

In bezug auf die Quersubventionen ist das Problem erkannt – Herr Dreher ist jetzt da –: Ich sage Ihnen jetzt nicht das gleiche wie letztes Jahr. Ich kann Ihnen nur sagen, dass bis 1996 die Trennung zwischen «P» und «T», also zwischen Post und Telekommunikation, erfolgen sollte. Diese Trennung kann man leider nicht so schnell vornehmen, wie das wünschbar wäre. Wir sind aber auf dem Weg – Rendezvous 1996!

Ich darf Ihnen noch sagen, Herr Dreher: Die Abstufung Normaltarif/reduzierter Tarif – Sie haben das Stichwort Sihlpost gegeben – richtet sich nach den Verkehrsspitzen. Genau das, was Sie auch schon gefordert haben! Es geht um betrieblich sinnvolle Abstufungen, die vorgenommen werden müssen. Sie erlauben eine rationellere Netzplanung. Damit können insgesamt die Kosten tiefer gehalten werden. Was Sie gewünscht haben, wenn auch vielleicht nicht in dieser Klarheit und Direktheit, hat man umzusetzen versucht. Jetzt ist das Resultat nicht das, was Sie erhofft haben, weil es etwas mehr kostet. Davon profitieren jedoch insgesamt die Kunden, die diese Zeiten ausnützen können; und diejenigen, die auf spätere Zeiten angewiesen sind, müssen halt etwas mehr bezahlen. Damit ergibt sich eine Staffelung.

Abschliessend möchte ich Ihnen für die gute Aufnahme des Geschäftsberichtes und der Rechnung danken. Wir werden alles tun, um auch in diesem Bereich im nächsten Jahr besser zu werden.

Präsident: Die SD/Lega-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den beiden Vorlagen zustimmen wird.

Eintreten ist obligatorisch
L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

A. Bundesbeschluss über die Geschäftsführung des Bundesrates im Bereich der PTT-Betriebe im Jahre 1992

A. Arrêté fédéral approuvant la gestion du Conseil fédéral dans le domaine des PTT pour l'année 1992

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

111 Stimmen
(Einstimmigkeit)

B. Bundesbeschluss über die Finanzrechnung der PTT-Betriebe für das Jahr 1992

B. Arrêté fédéral concernant le compte financier de l'Entreprise des PTT pour l'année 1992

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

109 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

93.3254

Dringliche Interpellation der christlichdemokratischen Fraktion Situation und Zukunft der Swissair

Interpellation urgente du groupe démocrate-chrétien Situation actuelle et avenir de Swissair

Wortlaut der Interpellation vom 1. Juni 1993

Die Verhandlungen der Swissair mit europäischen Fluggesellschaften über eine internationale Managementgesellschaft und eine spätere Fusion mit ausländischen Partnergesellschaften werden weitreichende Konsequenzen für den Fortbestand der schweizerischen Fluggesellschaften, die damit verbundenen Arbeitsplätze und die Wahrung der nationalen Interessen haben. Wir bitten den Bundesrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Mit welchen verkehrs- und aussenpolitischen Massnahmen gedenkt der Bundesrat die internationale Konkurrenzfähigkeit der Swissair zu verbessern, welche es den schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften erlauben, aus einer Position der Stärke den Weg in die Zukunft finden?

– Welche aussenpolitischen Kanäle will der Bundesrat dazu einsetzen?

– Welche Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem allfälligen Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der EG zu? Bis wann kann allenfalls mit dem Abschluss eines solchen Abkommens gerechnet werden?

– Welche verkehrspolitischen Möglichkeiten will der Bundesrat einsetzen beziehungsweise vorantreiben (Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur in der Schweiz; Transitabkommen; zügige Realisierung von leistungsfähigen Transitrouten)?

2. Sieht der Bundesrat Möglichkeiten, mit aussenwirtschaftlichen Massnahmen die Verhandlungsposition der schweizerischen Fluggesellschaften zu stärken?

3. Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass die Beteiligung der Swissair an einer internationalen Managementgesellschaft mit ausländischen Fluggesellschaften einer Genehmigung durch den Bundesrat bedarf und dass eine Fusion der Swissair mit ausländischen Partnern eine Aenderung des Luftfahrtgesetzes durch das eidgenössische Parlament voraussetzt?

4. Haben sich die Rahmenbedingungen für die Zukunft der Swissair durch die Ablehnung des EWR-Vertrages in der Schweiz nach Ansicht des Bundesrates verschlechtert?

5. Sind der «Alleingang» der Swissair und die damit verbundene Garantie ihrer Eigenständigkeit für den Bundesrat eine realistische Alternative zum Projekt Alcazar?

6. Wie und wann gedenkt der Bundesrat, auch das Parlament umfassend über den Stand und den weiteren Verlauf der Swissair-Verhandlungen zu informieren?

Die christlichdemokratische Fraktion der Bundesversammlung will nicht die unternehmerische Verantwortung der Luftverkehrsgesellschaften auf den Staat übertragen. Sie will vielmehr zukunftsgerichtete Lösungen, welche

– den Fortbestand der Luftfahrtgesellschaften sichern, eventuell in veränderter Form,

– die Arbeitsplätze erhalten, und

– die nationalen Interessen wahren werden.

Texte de l'interpellation du 1er juin 1993

Les négociations de Swissair avec des compagnies européennes au sujet de la création d'une société de gestion internationale et d'une fusion ultérieure avec des partenaires étrangers auront des conséquences d'une grande portée pour la survie des compagnies aériennes suisses, les emplois et la sauvegarde des intérêts de notre pays. A ce propos, nous demandons au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

Dodis



1. Quelles mesures le Conseil fédéral prévoit-il sur les plans des transports et de la politique étrangère en vue d'améliorer la compétitivité de Swissair à l'échelle internationale, afin de permettre aux compagnies aériennes suisses d'assurer leur avenir en partant d'une position de force?

– Quels instruments de politique étrangère le Conseil fédéral compte-t-il utiliser dans ce but?

– Quelle est l'importance, dans ce contexte, de la signature éventuelle d'un accord sur le transport aérien avec la CE? Quand un tel accord pourrait-il être conclu le cas échéant?

– Quelles mesures relevant de la politique des transports le Conseil fédéral compte-t-il prendre ou promouvoir (développement, en Suisse, des infrastructures destinées au trafic aérien; Accord sur le transit, construction rapide de routes de transit à forte capacité)?

2. Le Conseil fédéral voit-il comment on pourrait, par des mesures de politique économique extérieure, renforcer la position des compagnies aériennes suisses dans ces négociations?

3. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis que la participation de Swissair à une société de gestion internationale, avec des compagnies étrangères, nécessite l'approbation du Conseil fédéral et qu'une fusion de Swissair avec des partenaires étrangers présuppose une modification, par le Parlement fédéral, de la loi sur la navigation aérienne?

4. De l'avis du Conseil fédéral, les conditions générales déterminant l'avenir de Swissair se sont-elles dégradées du fait du rejet de l'Accord sur l'EEE?

5. La possibilité, pour Swissair, de faire cavalier seul et de garder par la même son indépendance constitue-t-elle une alternative réaliste au projet Alcazar?

6. Comment et quand le Conseil fédéral entend-il informer en détail le Parlement de l'état actuel et de l'évolution ultérieure des négociations sur Swissair?

Le groupe démocrate-chrétien des Chambres fédérales ne veut pas transférer à l'Etat la responsabilité de la gestion des compagnies aériennes. Il souhaite qu'on parvienne à des solutions porteuses d'avenir, qui permettent

– d'assurer la survie des compagnies aériennes, éventuellement sous une forme modifiée;

– de sauvegarder les emplois, et

– de préserver les intérêts de notre pays.

Sprecher – Porte-parole: Kühne

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. Juni 1993

Die internationale Zivilluftfahrt befindet sich im Umbruch. Der Wettbewerbsdruck wird im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung und der aktuellen konjunkturellen Schwierigkeiten zunehmend härter. Illustrativ hierfür ist die Tatsache, dass die Luftfahrtgesellschaften 1991/92 – von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Swissair gehört zu diesen Ausnahmen – grosse Defizite einflogen. Eine Trendwende ist zurzeit nicht abzusehen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen sich die Fluggesellschaften restrukturieren, d. h., die Erträge steigern, die Kosten senken.

Für Gesellschaften wie die Swissair kommt erschwerend hinzu, dass zahlreiche Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften mittels direkter oder indirekter Subventionen stützen, was den freien Wettbewerb massiv verfälscht. Dazu kommt, dass die Swissair von der europäischen Integration und vom damit verbundenen Liberalisierungsprozess einstweilen noch ausgeschlossen ist.

Mittels strategischer Allianzen auf europäischer und interkontinentaler Ebene sowie harter Kostensenkungsprogramme hat die Swissair diese Negativeffekte recht erfolgreich auffangen

können. Es stellt sich indes die Frage, ob dies genügt, um auch in Zukunft bestehen zu können. Die Swissair hat deshalb nach neuen strategischen Kooperationsmöglichkeiten gesucht, um ihr langfristiges Ueberleben zu sichern. Im Vordergrund steht das Projekt Alcazar, welches den Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines vorsieht, um eine stärkere Marktposition zu erreichen und Synergien zu ermöglichen. Verschiedene Experten vertreten die Auffassung, dass im Wettbewerb künftig nur noch bestehen kann, wer sich entweder auf Marktnischen beschränkt oder von der Grösse her ein kritisches Mass übersteigt.

Nachdem der Bundesrat laufend durch das EVED informiert worden ist, hat er an seiner Sitzung vom 26. Mai 1993 eine Aussprache geführt. Im Lichte der staatspolitischen Dimension des Projekts Alcazar, der Rolle des Bundes als Aktionär, als Konzessions- und Aufsichtsbehörde und der Rolle der Swissair, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er erkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Mit der Erteilung eines Verhandlungsmandates im Januar dieses Jahres an das Bundesamt für Zivilluftfahrt mit dem Ziel des Abschlusses eines Luftverkehrsabkommens mit der EG verfolgt der Bundesrat die Absicht, für die Konkurrenzfähigkeit der Swissair optimale Rahmenbedingungen zu schaffen. Diesbezüglich sind Fortschritte zu verzeichnen: Am 7. Juni 1993 hat der EG-Verkehrsministerrat die EG-Kommission beauftragt, ein Verhandlungsmandat auszuarbeiten. Die zukünftige Entwicklung der Swissair hängt jedoch nicht nur von den luftverkehrspolitischen Rahmenbedingungen ab, sondern ebenso von den Bedürfnissen des Marktes und den Reaktionen der Konkurrenz.

2. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Swissair das geeignetste Mittel ist, dem Unternehmen zu helfen, die bestehenden Arbeitsplätze im Rahmen des Möglichen zu erhalten und auszubauen. Zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Luftverkehrsunternehmen sieht der Bundesrat in erster Linie den raschen Einbezug der Schweiz in die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs.

3. Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) schreibt vor, dass die Statuten der Swissair der Genehmigung des Bundesrates unterliegen. Ob und wieweit das Projekt Alcazar eine Aenderung des Luftfahrtgesetzes bedingt, kann erst mit Bestimmtheit gesagt werden, wenn die Ergebnisse der Verhandlungen vorliegen.

4. Es wird anerkannt, dass die Rahmenbedingungen nach Ablehnung des EWR-Vertrages durch die Schweiz für die Swissair weniger gut sind als für andere europäische Gesellschaften, die von den Liberalisierungspaketen der EG profitieren können. Dies bedeutet, dass die betreffenden Gesellschaften fortan unter gleichen Wettbewerbsbedingungen arbeiten können, sich aber gleichzeitig einer übergeordneten Ueberwachung zu unterziehen haben.

Es ist deshalb die Absicht des Bundesrates, durch den Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der EG die Situation für die Swissair so rasch als möglich zu verbessern.

5. Der Bundesrat hat die Swissair ersucht, unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten Alternativen zum Projekt Alcazar vorzulegen. Ob der «Allein-

gang» der Swissair eine Alternative darstellt, wird zu klären sein. Die Swissair wird zur Frage gangbarer Alternativen Stellung nehmen.

6. Der Bundesrat ist gewillt, über den weiteren Verlauf des Projekts Alcazar zu informieren. Sollte Alcazar bis und mit Holdinggesellschaft realisiert werden, hätte das Parlament sich voraussichtlich im Rahmen einer Teilrevision des LFG mit dem Projekt auseinanderzusetzen. Ueber den genauen Zeitpunkt kann heute noch keine präzise Auskunft gegeben werden. Der Bundesrat kann sich der Stossrichtung für zukunftsgerichtete Lösungen, wie sie in der Frage zum Ausdruck kommen, anschliessen.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 juin 1993

L'aviation civile internationale subit de profondes mutations. Les progrès du processus de libéralisation et les difficultés économiques actuelles font que la concurrence devient de plus en plus âpre dans le transport aérien. Ainsi, à quelques exceptions près – dont Swissair –, les compagnies d'aviation ont enregistré des déficits considérables en 1991/92. Or, un renversement de tendance n'est pas en vue. Si les compagnies veulent survivre malgré une concurrence acharnée, elles devront se restructurer, c'est-à-dire accroître leurs revenus et réduire leurs coûts.

Une entreprise comme Swissair pâtit en outre de deux inconvénients majeurs: d'une part, elle est encore exclue de l'intégration européenne et des mesures de libéralisation qui en découlent, d'autre part, de nombreux Etats soutiennent financièrement leurs compagnies nationales en leur accordant des subventions directes ou indirectes, procédé qui fausse entièrement la libre concurrence.

Swissair a pu compenser avec un certain succès ces inconvénients grâce à des alliances stratégiques conclues sur les plans tant européen qu'intercontinental, et grâce à un important programme de compression des coûts. Reste à savoir si de telles démarches suffiront à garantir sa survie. Par conséquent, soucieuse d'assurer son avenir, notre compagnie nationale a recherché de nouvelles possibilités de coopération stratégique. Au premier plan figure le projet Alcazar, qui prévoit la fusion des quatre compagnies Swissair, KLM, SAS et Austrian Airlines. Le but est de parvenir à renforcer les positions sur le marché et à obtenir des effets de synergie. Mains experts sont d'avis que seules pourront survivre dans cette situation de concurrence les compagnies qui se limitent à certains créneaux du marché ou qui, par leur importance, dépassent une taille dite critique.

Le DFTCE nous a constamment tenus au courant des projets de Swissair, puis nous avons abordé la question lors de notre séance du 26 mai 1993. Compte tenu de la portée du projet Alcazar sur le plan de la politique générale, du rôle de la Confédération (actionnaire, autorité concédante et organe de surveillance) ainsi que de celui de Swissair, qui bénéficie des droits de trafic négociés par la Confédération sous la forme de 113 accords bilatéraux de trafic aérien, dans lesquels elle figure comme entreprise désignée et donc favorisée, nous avons demandé aux organes dirigeants de Swissair de procéder à de nouvelles démarches. Ces renseignements doivent nous parvenir dans le meilleur délai; une réponse est attendue avant les vacances d'été 1993.

Nous sommes conscients que le 80 pour cent des actions de la compagnie se trouve en mains privées et que les organes dirigeants de Swissair doivent agir selon les principes d'une saine gestion; pour cela, ils doivent disposer d'une certaine marge de manoeuvre. Nous n'ignorons pas non plus que le contexte structurel de l'ordre économique, ainsi que la tendance politique actuelle – libéralisation, déréglementation, privatisation et revitalisation – sont des éléments qui limitent l'influence de l'Etat et ses possibilités d'intervention.

Nous répondons aux différentes questions comme il suit:

1. Au mois de janvier de cette année, nous avons demandé à l'Office fédéral de l'aviation civile de mener les négociations visant à conclure un accord de trafic aérien avec la CE. Nous entendons par là créer les conditions-cadres optimales en vue d'améliorer la compétitivité de Swissair. Un premier résultat a

été obtenu, puisque le Conseil des ministres de la CE a, le 7 juin 1993, chargé la Commission d'élaborer le mandat de négociations. L'avenir de Swissair ne dépend pas seulement des conditions générales de la politique aéronautique, mais aussi des besoins du marché et des réactions de la concurrence.

2. Nous sommes d'avis qu'un renforcement de la compétitivité constitue le moyen adéquat pour aider Swissair et pour maintenir, voire développer le plus possible son domaine de l'emploi. Si l'on veut améliorer la compétitivité des compagnies suisses, il importe d'abord de faire en sorte que notre pays participe sans tarder au processus de libéralisation du transport aérien européen.

3. L'article 103 de la loi sur la navigation aérienne (LNA) stipule que les statuts de Swissair sont soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Quant à la question de savoir si et dans quelle mesure le projet Alcazar présuppose une modification de ladite loi, on ne pourra y répondre avec certitude que lorsque les résultats des négociations seront connus.

4. Il est indéniable qu'à la suite du refus de l'Accord sur l'EEE les conditions générales déterminant l'avenir de Swissair sont moins bonnes que celles dont bénéficient les autres compagnies de la CE (différents paquets de mesures communautaires de libéralisation). Cela signifie que les entreprises concernées seront dorénavant à même de travailler dans des conditions de concurrence identiques, tout en devant toutefois se soumettre à la surveillance d'une autorité supérieure.

Dès lors, nous avons l'intention de signer un accord sur le transport aérien avec la CE, ce qui permettrait d'améliorer aussi rapidement que possible la situation de Swissair.

5. Nous avons demandé à cette dernière de faire appel à un conseiller d'entreprise indépendant et expérimenté, afin qu'elle soit à même de nous présenter d'autres options que le projet Alcazar. La course en solitaire est-elle une réelle solution? La réponse demande des éclaircissements. Swissair se déterminera encore de manière détaillée sur d'autres éventualités.

6. Nous tenons à informer le Parlement sur les modalités du projet Alcazar et sur son développement. Si ce projet devait aller jusqu'à la création d'un holding, le Parlement devrait se pencher sur la question dans le contexte d'une révision partielle de la LNA. Il est cependant prématuré de préconiser une date. Par ailleurs, nous adhérons aux considérations telles qu'elles sont formulées à la fin de l'interpellation.

93.3255

Dringliche Interpellation Oehler Situation und Zukunft der Swissair Interpellation urgente Oehler Situation actuelle et avenir de Swissair

Wortlaut der Interpellation vom 1. Juni 1993

Im Zusammenhang mit den Diskussionen um die Zukunft der Swissair hat die Schweizerische Luftfahrtpolitik eine besondere Bedeutung. Zum einen schafft sie die Grundlagen für die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr, zum anderen bietet diese Luftfahrtpolitik zusammen mit ihren gesetzlichen Bestimmungen auch die Grundlagen für die Geschäftstätigkeit der Swissair. Nicht zuletzt wegen des ablehnenden Entscheides vom 6. Dezember 1992 zum EWR-Vertrag ist die Bewältigung der Zukunftsprobleme in einer veränderten europäischen wie globalen Umwelt für die Swissair kurzfristig zu einer eigentlichen Ueberlebensfrage geworden.

Ich frage den Bundesrat:

1. wie er die Swissair zu unterstützen gedenkt, so dass sie die Zukunft erfolgreich bewältigen kann;

2. wie er es mit seinen Deregulierungsvorhaben in Uebereinstimmung zu bringen versucht, dass die öffentliche Hand die wirtschaftliche Zukunft wesentlich mitbestimmen will, obwohl die öffentliche Hand nur gerade eine Minderheitsbeteiligung am Unternehmen besitzt;

3. warum er vorgibt, über die Pläne der Swissair nicht informiert gewesen zu sein, obwohl der Bund und die öffentliche Hand im weitesten Sinn personell übermässig stark im Verwaltungsrat vertreten sind, derweil

– hohe Bundesbeamte und auch Vertreter der Swissair öffentlich darlegten, dass der Bundesrat immer informiert worden ist; und

– auch die Landesregierung davon ausgehen muss, dass Diskussionen über die Zukunftsgestaltung eines weltweit tätigen Luftfahrtunternehmens aus verschiedenen Gründen nicht in aller Öffentlichkeit geführt werden können;

4. wie er im Falle der Swissair die Kompetenzverwischung und die Diskrepanz zwischen Politik und Wirtschaft auszuräumen versucht, falls dies überhaupt möglich ist;

5. wie er nach seinen Verlautbarungen seinen Teil der Verantwortung für eine abgesicherte Zukunft der Swissair – diese allein, kooperierend oder fusioniert – zu übernehmen gedenkt und was er zu tun beabsichtigt, um vor diesem Hintergrund die Arbeitsplätze in der Schweiz optimal abzusichern;

6. welche Auffassung er selber über die Zukunft der Swissair im speziellen und einer europäischen Luftfahrtspolitik im allgemeinen hat;

7. ob er sich vorstellen kann, dass die Swissair mit einem europäischen und zusätzlich mit einem aussereuropäischen Luftfahrtunternehmen – beispielsweise mit einem amerikanischen, chinesischen oder japanischen – vorerst kooperiert und dann unter Aufgabe der Selbständigkeit fusioniert.

Texte de l'interpellation du 1er juin 1993

La politique suisse du transport aérien revêt une importance particulière dans la contexte des discussions sur l'avenir de Swissair. En effet, elle établit les bases définissant la position de la Suisse dans le transport aérien international et, par ailleurs, elle constitue, avec les dispositions légales qui la sous-tendent, les fondements de l'activité commerciale de Swissair. Le non à l'Accord sur l'EEE prononcé par le peuple suisse le 6 décembre 1992 a sensiblement aggravé les problèmes auxquels se heurte Swissair qui, face à un contexte européen et mondial en pleine mutation, doit trouver des solutions à court terme pour assurer sa survie.

Je pose donc les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Comment compte-t-il soutenir Swissair afin que l'avenir de cette dernière soit assuré?

2. Comment entend-il, à la fois, déréglementer le transport aérien et faire en sorte que les pouvoirs publics puissent codéterminer l'avenir économique de Swissair, alors qu'ils ne détiennent qu'une participation minoritaire dans la compagnie?

3. Pourquoi prétend-il ne pas avoir été informé des projets de Swissair bien que la Confédération et les pouvoirs publics au sens le plus large soient fortement représentés au conseil d'administration de Swissair:

– d'une part, de hauts fonctionnaires de la Confédération et des représentants de Swissair ont déclaré publiquement que le Conseil fédéral a toujours été informé, et

– d'autre part, le gouvernement doit, lui aussi, partir du principe que les discussions sur l'avenir d'une entreprise de transport aérien opérant dans le monde entier ne peuvent, pour diverses raisons, pas être rendues publiques?

4. Que fait-il, dans le cas de Swissair, pour tenter de délimiter les compétences et de concilier les impératifs politiques et économiques, dans la mesure où cela s'avère réalisable?

5. Comment compte-t-il, après ses déclarations, assumer sa part de responsabilité pour assurer l'avenir de Swissair, que celle-ci fasse cavalier seul, qu'elle coopère ou qu'elle fusionne, et qu'entend-il faire, face à cette situation, pour assurer de façon optimale les emplois en Suisse?

6. Quelle est sa propre opinion concernant l'avenir de Swissair, en particulier, et la politique européenne du transport aérien, en général?

7. Peut-il concevoir que Swissair commence par coopérer avec un transporteur européen, puis, en plus, avec un partenaire non européen – par exemple avec une compagnie américaine, chinoise ou japonaise –, pour finir par fusionner et renoncer ainsi à son indépendance?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. Juni 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 juin 1993

Die internationale Zivilluftfahrt befindet sich im Umbruch. Der Wettbewerbsdruck wird im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung und der aktuellen konjunkturellen Schwierigkeiten zunehmend härter. Illustrativ hierfür ist die Tatsache, dass die Luftfahrtgesellschaften 1991/92 – von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Swissair gehört zu diesen Ausnahmen – grosse Defizite einflogen. Eine Trendwende ist zurzeit nicht abzusehen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen sich die Fluggesellschaften restrukturieren, d. h., die Erträge steigern, die Kosten senken.

Für Gesellschaften wie die Swissair kommt erschwerend hinzu, dass zahlreiche Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften mittels direkter oder indirekter Subventionen stützen, was den freien Wettbewerb massiv verfälscht. Dazu kommt, dass die Swissair von der europäischen Integration und vom damit verbundenen Liberalisierungsprozess einstweilen noch ausgeschlossen ist.

Mittels strategischer Allianzen auf europäischer und interkontinentaler Ebene sowie harter Kostensenkungsprogramme hat die Swissair diese Negativeffekte recht erfolgreich auffangen können. Es stellt sich indes die Frage, ob dies genügt, um auch in Zukunft bestehen zu können. Die Swissair hat deshalb nach neuen strategischen Kooperationsmöglichkeiten gesucht, um ihr langfristiges Ueberleben zu sichern. Im Vordergrund steht das Projekt Alcazar, welches den Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines vorsieht, um eine stärkere Marktposition zu erreichen und Synergien zu ermöglichen. Verschiedene Experten vertreten die Auffassung, dass im Wettbewerb künftig nur noch bestehen kann, wer sich entweder auf Marktnischen beschränkt oder von der Grösse her ein kritisches Mass übersteigt.

Nachdem der Bundesrat laufend durch das EVED informiert worden ist, hat er an seiner Sitzung vom 26. Mai 1993 eine Aussprache geführt. Im Lichte der staatspolitischen Dimension des Projekts Alcazar, der Rolle des Bundes als Aktionär, als Konzessions- und Aufsichtsbehörde und der Rolle der Swissair, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er erkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Es gibt viele Möglichkeiten, die Swissair zu unterstützen. Eine der wichtigsten liegt darin, das dichte Netz von Verkehrsrechten, gebildet durch 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen, weiter auszubauen. Auch das geplante Luftverkehrsab-

kommen zwischen der Schweiz und der EG ist in diesem Lichte zu sehen. Schliesslich dürfte auch das revidierte Luftfahrtgesetz, welches sich noch im Differenzbereinigungsverfahren befindet, der Swissair helfen, die Zukunft erfolgreich zu bewältigen.

2. Als oberste Konzessionsbehörde kann es dem Bundesrat nicht gleichgültig sein, wie die Swissair ihre Aufgaben als gemischtwirtschaftliches Unternehmen zur Sicherstellung des Luftverkehrsanschlusses der Schweiz wahrnimmt. Das Projekt Alcazar hat zweifelsohne eine politische Dimension.

3. Der Bundesrat wurde laufend durch die Swissair sowie durch die Vertreter des Bundes im Verwaltungsrat der Swissair informiert. Dies schliesst kritische Fragen im gegebenen Zeitpunkt nicht aus.

4. Der Bundesrat beabsichtigt, die schweizerische Luftfahrt an den europäischen Liberalisierungsmassnahmen teilhaben zu lassen. Trotzdem wird das staatliche Interesse an der Sicherstellung eines genügenden Luftverkehrsangebots weiter bestehen bleiben. Auch wenn sich die Politik vermehrt aus der Wirtschaft zurückzieht und damit die Verflechtung von Wirtschaft und Politik kleiner wird, bleibt in Fällen wie diesem ein politisches Interesse bestehen.

Die wesentlichen luftverkehrspolitischen Ziele des Bundes müssen weiterhin gewährleistet werden können, auch wenn im Zuge der Liberalisierung der staatliche Einfluss abgebaut wird. Allfällige Konflikte zwischen unternehmerischen Anliegen und öffentlichen Interessen sind möglichst frühzeitig zu erkennen und auszudiskutieren.

5. Der Bundesrat ist gewillt, die Swissair mittels günstiger Rahmenbedingungen zu unterstützen und ihr nach Möglichkeit den Zugang zu den Märkten zu öffnen und zu erleichtern. Dies liegt ohne Zweifel auch im Interesse der Arbeitsplatzsicherung.

6. Die Zukunft der Swissair liegt dem Bundesrat am Herzen; er hat darum die Swissair ersucht, ihn unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten über mögliche Alternativen zum Projekt Alcazar zu informieren. Der Bundesrat kann seine Auffassung über die Zukunft der Swissair nicht abschliessend beurteilen, bevor er die Antworten der Swissair erhalten hat.

Die Auffassung des Bundesrates über die zukünftige europäische Luftverkehrspolitik spiegeln sich wider in den gegenwärtigen Bestrebungen der Schweiz, mit der Europäischen Gemeinschaft möglichst bald ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen zu können. Seit dem 7. Juni 1993 sind wir diesem Ziel ein Stück näher gerückt: Die EG-Verkehrsminister haben an diesem Tag die EG-Kommission beauftragt, dem Rat für die nächste Sitzung (28. September 1993) einen Entwurf für Verhandlungsrichtlinien zum Entscheid vorzulegen. Im Fall seiner Zustimmung können dann die formellen Verhandlungen beginnen. Um die formellen Verhandlungen kurz zu halten, müssen sie in den laufenden technischen Vorgesprächen gut vorbereitet werden. Dabei werden auch rechtlich-institutionelle Fragen, die sich aus dem Abseitsstehen vom EWR ergeben, zu behandeln sein, namentlich im Bereich der Ueberwachung der einheitlichen Wettbewerbsregeln.

7. Es ist Aufgabe der Unternehmungsorgane, sich Gedanken über mögliche Kooperationen und Fusionen zu machen. Der Bundesrat würde allfällige Vorschläge auf deren Verträglichkeit mit dem öffentlichen Interesse prüfen.

Es ist kaum Sache des Bundesrates, der Swissair Kooperationspartner vorzuschlagen. Die Swissair sucht mögliche Partner, die eine ähnliche Unternehmensgrösse, einen ähnlichen Qualitätsstandard und andere ähnliche Rahmenbedingungen aufweisen.

93.3257

Dringliche Interpellation der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei Situation und Zukunft der Swissair

Interpellation urgente du groupe de l'Union démocratique du centre Situation actuelle et avenir de Swissair

Wortlaut der Interpellation vom 1. Juni 1993

Die Swissair soll nach aktuellen Informationen bis Ende Juni über ein Zusammengehen mit den Fluggesellschaften KLM, SAS und Austrian Airlines beschliessen. Es ist eine Fusion geplant, aus der ein neues Unternehmen mit Sitz in den Niederlanden hervorgehen wird. In diesem Zusammenhang wird der Firmenname Swissair verschwinden, und die schweizerische Fluggesellschaft wird im neugeschaffenen Unternehmen aufgehen. Daraus ergeben sich weitreichende wirtschaftliche, staatspolitische, aussenpolitische und luftfahrtpolitische Konsequenzen. Unter anderem muss in der Schweiz durch die Fusion mit einem Arbeitsplatzverlust von bis zu 10 000 Personen gerechnet werden.

Der Bundesrat wird darum dringend gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass ein Verlust des Markenzeichens Swissair dem Ansehen und dem Bekanntheitsgrad der Schweiz im Ausland schaden würde?
2. Ist der Bundesrat im Zusammenhang mit der Fusion über mögliche Entlassungen von bis zu 10 000 Personen in der Schweiz informiert worden, oder hat er Kenntnis über entsprechende Pläne?
3. Rechnet der Bundesrat damit, dass nach einer Fusion die bestehenden Landrechte und bilateralen Luftfahrtabkommen mit dem Ausland bestehen bleiben?
4. Ist der Bundesrat der Meinung, dass der Personen- und Güterverkehr mit dem Ausland in der Luft auch ohne Swissair im heutigen Ausmasse aufrechterhalten werden kann?
5. Hält der Bundesrat eine eigenständige schweizerische Luftfahrtpolitik auch ohne die Swissair für möglich und praktikabel?
6. Wie beurteilt der Bundesrat die rechtliche Situation einer Fusion aus schweizerischer Sicht?
7. Sind Gesetzesänderungen nötig?
8. Sieht der Bundesrat Möglichkeiten, die Rahmenbedingungen für die Konkurrenzfähigkeit des Zivilluftfahrt-Standortes Schweiz – insbesondere im Bereich der beiden internationalen Flughäfen – zu verbessern?
9. Welche Schritte gedenkt der Bundesrat konkret einzuleiten?

Texte de l'interpellation du 1er juin 1993

D'après les informations dont on dispose, Swissair devrait décider, d'ici à la fin juin, d'une éventuelle fusion avec les compagnies KLM, SAS et AUA. Le projet de fusion prévoit la création d'une nouvelle entreprise qui aura son siège aux Pays-Bas. Dans la foulée, la raison sociale de Swissair disparaîtra, la compagnie helvétique étant absorbée par la nouvelle entreprise. Mais ce projet aura aussi de lourdes conséquences économiques et des retombées non négligeables sur la politique intérieure et extérieure de la Suisse ainsi que sur la politique du transport aérien. Parmi celles-ci, relevons la perte de quelque 10 000 emplois que le projet risque d'entraîner en Suisse. Le Conseil fédéral est donc prié de répondre aux questions suivantes:

1. N'est-il pas aussi d'avis que la perte du label Swissair serait préjudiciable à l'image et au rayonnement de la Suisse à l'étranger?
2. A-t-il été informé de ce qu'une fusion éventuelle risque d'entraîner le licenciement de quelque 10 000 personnes en Suisse ou a-t-il connaissance de projets à ce propos?

3. S'attend-il à ce que, au lendemain d'une fusion, les droits d'atterrissage actuels et les accords bilatéraux signés avec l'étranger soient maintenus?

4. Estime-t-il que les transports aériens de passagers et de marchandises en provenance et à destination de l'étranger pourraient être maintenus dans les proportions actuelles, malgré une éventuelle disparition de Swissair?

5. Considère-t-il qu'il serait possible pour la Suisse de mener une politique du transport aérien indépendante, même si Swissair n'existait plus?

6. Comment considère-t-il l'éventualité d'une fusion sous l'angle du droit suisse?

7. Faudrait-il modifier des lois?

8. Voit-il comment on pourrait améliorer la compétitivité de la Suisse dans le domaine de l'aviation civile, notamment en ce qui concerne les deux aéroports internationaux du pays?

9. Quelles mesures concrètes le Conseil fédéral a-t-il l'intention de prendre?

Sprecher – Porte-parole: Frey Walter

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. Juni 1993

Die internationale Zivilluftfahrt befindet sich im Umbruch. Der Wettbewerbsdruck wird im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung und der aktuellen konjunkturellen Schwierigkeiten zunehmend härter. Illustrativ hierfür ist die Tatsache, dass die Luftfahrtgesellschaften 1991/92 – von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Swissair gehört zu diesen Ausnahmen – grosse Defizite einflogen. Eine Trendwende ist zurzeit nicht abzusehen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen sich die Fluggesellschaften restrukturieren, d. h., die Erträge steigern, die Kosten senken.

Für Gesellschaften wie die Swissair kommt erschwerend hinzu, dass zahlreiche Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften mittels direkter oder indirekter Subventionen stützen, was den freien Wettbewerb massiv verfälscht. Dazu kommt, dass die Swissair von der europäischen Integration und vom damit verbundenen Liberalisierungsprozess einstweilen noch ausgeschlossen ist.

Mittels strategischer Allianzen auf europäischer und interkontinentaler Ebene sowie harter Kostensenkungsprogramme hat die Swissair diese Negativeffekte recht erfolgreich auffangen können. Es stellt sich indes die Frage, ob dies genügt, um auch in Zukunft bestehen zu können. Die Swissair hat deshalb nach neuen strategischen Kooperationsmöglichkeiten gesucht, um ihr langfristiges Ueberleben zu sichern. Im Vordergrund steht das Projekt Alcazar, welches den Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines vorsieht, um eine stärkere Marktposition zu erreichen und Synergien zu ermöglichen. Verschiedene Experten vertreten die Auffassung, dass im Wettbewerb künftig nur noch bestehen kann, wer sich entweder auf Marktnischen beschränkt oder von der Grösse her ein kritisches Mass übersteigt.

Nachdem der Bundesrat laufend durch das EVED informiert worden ist, hat er an seiner Sitzung vom 26. Mai 1993 eine Aussprache geführt. Im Lichte der staatspolitischen Dimension des Projekts Alcazar, der Rolle des Bundes als Aktionär, als Konzessions- und Aufsichtsbehörde und der Rolle der Swissair, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er verkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Bei den bisher durchgeführten exploratorischen Gesprächen – offizielle Verhandlungen sind nach Angaben der Swissair bisher nicht aufgenommen worden – wurden auch Fusionsüberlegungen erörtert. Es ist indes keineswegs gesagt, dass der Sitz der zur Diskussion stehenden Holdinggesellschaft in den Niederlanden sein wird.

Nach Auffassung des Bundesrates müsste das Markenzeichen Swissair auch im Rahmen des Projekts Alcazar erhalten bleiben. Dies dürfte auch im kommerziellen Interesse der Gesellschaft liegen.

2. Der Bundesrat hat keine Kenntnis von Plänen, die im Zusammenhang mit einer Fusion der Swissair mit Entlassungen von bis zu 10 000 Personen in der Schweiz rechnen. Diese Meldung wurde durch einzelne Presseorgane verbreitet. Gemäss Meinung der Swissair wird es sich um einen kleinen Bruchteil davon handeln. Die Swissair weist auch darauf hin, dass dank Expansion und Wachstum gute Aussichten auf teilweise Kompensation bestehen.

3. Die bestehenden Landrechte und bilateralen Luftverkehrsabkommen mit ausländischen Staaten basieren auf dem Prinzip des Austausches gleichwertiger Rechte und Möglichkeiten. Eine Kündigung dieser Abmachungen durch die Vertragspartner der Schweiz ist auch im Hinblick auf eine mögliche Kooperation der Swissair im Rahmen von Alcazar nicht zu erwarten, da ja damit auch die ausländischen Fluggesellschaften ihrer Rechte verlustig gingen. Ob und welche Anpassungen an den bilateralen Abkommen mit gewissen Staaten vorgenommen werden müssen, kann heute noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.

4. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass die schweizerischen Interessen im Luftverkehr von und nach unserem Land am besten von einer wenn möglich schweizerischen Fluggesellschaft wahrgenommen werden. Die entsprechenden Voraussetzungen kann aber auch eine multinationale Gesellschaft mit schweizerischer Beteiligung erfüllen.

5. Das Ziel der schweizerischen Luftfahrtspolitik ist es, die Rahmenbedingungen zu schaffen und zu erhalten, die es der Zivilluftfahrt ermöglichen, ihre im öffentlichen Interesse liegende Rolle als Teil des nationalen und internationalen Verkehrssystems sicher, effizient und umweltgerecht wahrzunehmen. Dabei geht es darum, Voraussetzungen zu schaffen, dass gute Verbindungen mit den europäischen Zentren aufgebaut und dass die wichtigen Zentren des entfernteren Auslandes von der Schweiz aus so gut erreicht werden können wie vom benachbarten Ausland her. Der Bestand einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft ist hilfreich zur Verwirklichung dieser Politik; es ist indes nicht zwingend, dass nur eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft diese Aufgabe erfüllen kann.

6. Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) gibt der Swissair eine besondere Stellung: Sie ist das Instrument, welches die im allgemeinen Interesse liegenden internen, kontinentalen und interkontinentalen Linienverbindungen betreibt. Auch im Rahmen eines Kooperationsmodells, wie es das Projekt Alcazar vorsieht, müsste die Swissair den Betrieb der im allgemeinen Interesse liegenden Linienverbindungen gewährleisten können.

7. Sollte es zu einer Holdinggesellschaft kommen, ist eine Gesetzesrevision notwendig. Ob schon der erste Schritt, d. h. die Gründung einer sogenannten Managementgesellschaft, eine Gesetzesrevision erfordert, kann erst mit Bestimmtheit gesagt werden, wenn die diesbezüglichen Verhandlungsergebnisse vorliegen.

8. Zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Luftverkehrsunternehmen sieht der Bundesrat in erster Linie den raschen Einbezug der Schweiz in die Liberalisierung

des européens Luftverkehrs mittels Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der Europäischen Gemeinschaft. Diesbezüglich sind Fortschritte zu verzeichnen: Am 7. Juni 1993 hat der EG-Verkehrsministerrat die EG-Kommission beauftragt, ein Verhandlungsmandat auszuarbeiten. Der Bundesrat hat zudem Schritte unternommen, um die Optimierung der Infrastruktur, insbesondere im Bereich der Flugsicherung, voranzutreiben.

9. Der Bundesrat hat die Swissair um zusätzliche Informationen ersucht. Dabei ist er sich bewusst, dass die Unternehmung Spielraum benötigt und der Bundesrat der Swissair die kommerzielle Verantwortung nicht abnehmen kann. Er wird aber als Aufsichts- und Konzessionsbehörde darauf achten, dass das öffentliche Interesse gebührend berücksichtigt wird.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 juin 1993

L'aviation civile internationale subit de profondes mutations. Les progrès du processus de libéralisation et les difficultés économiques actuelles font que la concurrence devient de plus en plus âpre dans le transport aérien. Ainsi, à quelques exceptions près – dont Swissair –, les compagnies d'aviation ont enregistré des déficits considérables en 1991/92. Or, un renversement de tendance n'est pas en vue. Si les compagnies veulent survivre malgré une concurrence acharnée, elles devront se restructurer, c'est-à-dire accroître leurs revenus et réduire leurs coûts.

Une entreprise comme Swissair pâtit en outre de deux inconvénients majeurs: d'une part, elle est encore exclue de l'intégration européenne et des mesures de libéralisation qui en découlent, d'autre part, de nombreux Etats soutiennent financièrement leurs compagnies nationales en leur accordant des subventions directes ou indirectes, procédé qui fausse entièrement la libre concurrence.

Swissair a pu compenser avec un certain succès ces inconvénients grâce à des alliances stratégiques conclues sur les plans tant européen qu'intercontinental, et grâce à un important programme de compression des coûts. Reste à savoir si de telles démarches suffiront à garantir sa survie. Par conséquent, soucieuse d'assurer son avenir, notre compagnie nationale a recherché de nouvelles possibilités de coopération stratégique. Au premier plan figure le projet Alcazar, qui prévoit la fusion des quatre compagnies Swissair, KLM, SAS et Austrian Airlines. Le but est de parvenir à renforcer les positions sur le marché et à obtenir des effets de synergie. Maints experts sont d'avis que seules pourront survivre dans cette situation de concurrence les compagnies qui se limitent à certains créneaux du marché ou qui, par leur importance, dépassent une taille dite critique.

Le DFTCE nous a constamment tenus au courant des projets de Swissair, puis nous avons abordé la question lors de notre séance du 26 mai 1993. Compte tenu de la portée du projet Alcazar sur le plan de la politique générale, du rôle de la Confédération (actionnaire, autorité concédante et organe de surveillance) ainsi que de celui de Swissair, qui bénéficie des droits de trafic négociés par la Confédération sous la forme de 113 accords bilatéraux de trafic aérien, dans lesquels elle figure comme entreprise désignée et donc favorisée, nous avons demandé aux organes dirigeants de Swissair de procéder à de nouvelles démarches. Ces renseignements doivent nous parvenir dans le meilleur délai; une réponse est attendue avant les vacances d'été 1993.

Nous sommes conscients que le 80 pour cent des actions de la compagnie se trouve en mains privées et que les organes dirigeants de Swissair doivent agir selon les principes d'une saine gestion; pour cela, ils doivent disposer d'une certaine marge de manoeuvre. Nous n'ignorons pas non plus que le contexte structurel de l'ordre économique, ainsi que la tendance politique actuelle – libéralisation, déréglementation, privatisation et revitalisation – sont des éléments qui limitent l'influence de l'Etat et ses possibilités d'intervention.

Nous répondons aux différentes questions comme il suit:

1. Lors des entretiens exploratoires, le projet d'une fusion a aussi été évoqué. Toutefois, selon Swissair, aucune négociation officielle n'a encore eu lieu. On ne peut donc nullement

affirmer que le siège du nouveau holding se trouvera aux Pays-Bas.

Nous sommes d'avis que le label Swissair doit être conservé dans le cadre du projet Alcazar; d'ailleurs, cela devrait aussi servir les intérêts commerciaux de la compagnie.

2. Nous n'avons aucune information sur des projets selon lesquels la fusion entraînerait le licenciement de quelque 10 000 personnes en Suisse. Cette annonce a été diffusée par certains organes de presse, mais Swissair affirme qu'il s'agirait tout au plus d'une faible fraction de cet effectif. Elle relève en outre que l'expansion et la croissance permettent d'envisager des compensations partielles.

3. Les droits d'atterrissage actuels et les accords bilatéraux signés avec d'autres Etats reposent sur le principe de la réciprocité, donc sur l'échange de droits et de possibilités équivalents. Il ne faut pas s'attendre à ce que les partenaires de la Suisse dénoncent ces accords dans l'optique de la coopération éventuelle de Swissair sous le couvert du projet Alcazar. En effet, toute dénonciation ferait perdre leurs propres droits aux compagnies étrangères. On ne peut encore établir avec certitude s'il sera nécessaire d'adapter des accords bilatéraux avec certains Etats, et dans quelle mesure.

4. Nous estimons qu'une compagnie suisse d'aviation est la mieux à même de sauvegarder nos intérêts dans les transports aériens touchant notre pays. Néanmoins, une compagnie multinationale à participation suisse pourrait aussi assumer cette tâche.

5. La politique aéronautique suisse fait partie du système national et international de transport. Elle a donc pour objectif de développer et de maintenir les conditions générales permettant à l'aviation civile de remplir de manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement, ainsi que dans l'intérêt public, les tâches qui lui incombent. Il s'agit en l'occurrence de créer des conditions propres à développer de bonnes liaisons avec les centres européens à partir de la Suisse et de relier notre pays aux lointaines comme aux proches destinations. Une compagnie suisse d'aviation est un outil idéal pour concrétiser cette politique. Cependant, elle ne doit pas impérativement être en mains suisses.

6. L'article 103 de la loi sur la navigation aérienne (LNA) accorde à Swissair une position particulière, car il fait de cette société l'instrument qui exploite le réseau interne, continental et intercontinental d'intérêt général. Dans un modèle de coopération, tel que le prévoit le projet Alcazar, Swissair devrait pouvoir garantir la desserte des liaisons d'intérêt général.

7. La création d'un holding exigerait une révision de la loi. Quant à savoir si la première étape – la fondation d'une société de gestion – présuppose une modification légale, on ne pourra le dire avec certitude que lorsque le résultat des négociations sera connu.

8. Si l'on veut améliorer la compétitivité des compagnies suisses, il importe d'abord de faire en sorte que notre pays participe sans tarder au processus de libéralisation du transport aérien à l'échelle continentale et qu'il signe un accord avec la Communauté européenne. Un premier résultat a été obtenu, puisque le 7 juin 1993 le Conseil des ministres de la CE a chargé la Commission d'élaborer le mandat de négociations. En outre, nous avons entrepris des démarches visant à optimiser l'infrastructure, notamment dans les services de la navigation aérienne.

9. Nous avons demandé à Swissair de nous fournir des informations complémentaires, mais nous sommes conscients qu'elle a besoin d'une certaine marge de manoeuvre et que nous ne saurions la décharger de ses responsabilités commerciales. En notre qualité d'autorité concédante et d'organe de surveillance, nous veillerons cependant à ce que l'intérêt public soit suffisamment pris en considération.

93.3258

Dringliche Interpellation Keller Rudolf Situation und Zukunft der Swissair

Interpellation urgente Keller Rudolf Situation actuelle et avenir de Swissair

Wortlaut der Interpellation vom 1. Juni 1993

Seit einiger Zeit ist die Swissair «auf Partnersuche». Alle möglichen Szenarien respektive Ueberlebensstrategien sollen schon abgeklärt worden sein, um die Swissair im harten internationalen Konkurrenzkampf überlebensfähig zu erhalten. Neuerdings soll nun mit dem Projekt Alcazar ein Zusammenschluss der Fluggesellschaften KLM, SAS, AUA und Swissair geprüft werden. Dies ist aber mit einem unakzeptablen Verlust von Arbeitsplätzen, der Herabminderung der Flughäfen Kloten und Genf, der Preisgabe jeglicher Selbst- und zum grossen Teil wohl auch Mitbestimmung und nicht zuletzt auch mit einem immensen Imageverlust verbunden.

Die Swissair hat für unser Land einen enorm grossen wirtschaftlichen, touristischen und ideellen Stellenwert. Offensichtlich haben die Verantwortlichen der Swissair diesen Aspekt bei ihren vorzunehmenden Schritten nicht oder mindestens zu wenig berücksichtigt. Die schweizerische Öffentlichkeit hat aber aufgrund der speziellen Situation ein Recht darauf zu erfahren, wie es mit der Swissair weitergeht. Und alle beteiligten Kreise, bis hin zu Bundesrat und Parlament, sollten alles unternehmen, um der Swissair ein «Ueberleben in Ehren und unter Wahrung einer grösstmöglichen Unabhängigkeit» zu sichern.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Inwieweit wurde er über die bisherigen Schritte der Swissair informiert?
2. Ist er sich der Symbolik unserer nationalen Fluggesellschaft Swissair bewusst, und wie bewertet er diese?
3. Sieht er die Notwendigkeit der Erhaltung einer möglichst unabhängig agierenden – aber international arbeitenden – nationalen Fluggesellschaft wie der Swissair?
4. Wie schätzt er den Stellenwert der Flughäfen Kloten, Genf und Basel heute ein?
5. Kann die Swissair aufgrund der rechtlichen Situation machen, was sie will, oder ist sie an Gesetzes- oder Verordnungsvorschriften gebunden, bei denen der Bund «ein Wörtchen mitzureden» hat?
6. Ist der Bundesrat bereit, umgehend mit der Swissair über ihre Zukunftspläne ins Gespräch zu kommen? Sieht er Möglichkeiten zur «Rettung» der Swissair?
7. Ist er über den Arbeitsplatzverlust, der im Zusammenhang mit dem Projekt Alcazar zu erwarten ist, beunruhigt, und was gedenkt er dagegen zu unternehmen?

Texte de l'interpellation du 1er juin 1993

Depuis quelque temps, Swissair est à la recherche de partenaires. Il semblerait que tous les scénarios et toutes les stratégies imaginables aient déjà été étudiés dans le but d'assurer la survie de Swissair, qui est en proie à une âpre concurrence. Le nouveau projet Alcazar vise une fusion des compagnies KLM, SAS, AUA et Swissair. Il entraînera toutefois des suppressions d'emplois inacceptables, diminuera l'importance des aéroports de Kloten et de Genève, nécessitera l'abandon de toute autonomie ou, du moins, d'une grande partie du pouvoir de codécision, enfin et surtout, il portera un coup fatal à l'image de marque de la compagnie.

Or Swissair joue un rôle extrêmement important pour notre pays, tant du point de vue économique et touristique qu'en ce qui concerne son prestige. Apparemment, les responsables de Swissair n'ont pas, ou, du moins, pas assez, tenu compte de cet aspect lorsqu'ils ont discuté des mesures à prendre. Vu la situation particulière, le public suisse a cependant le droit d'être informé de l'avenir de Swissair. Et tous les milieux

concernés, jusqu'au Conseil fédéral et au Parlement, devraient mettre tout en oeuvre pour que Swissair puisse survivre en préservant à la fois sa renommée et une indépendance maximale.

Dans ce contexte, je pose les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Dans quelle mesure a-t-il été informé des démarches entreprises jusqu'à présent par Swissair?
2. Est-il conscient de la valeur de symbole que revêt notre compagnie nationale Swissair, et quelle importance y attache-t-il?
3. Estime-t-il nécessaire que Swissair – notre compagnie nationale – reste aussi indépendante que possible, tout en opérant dans le monde entier?
4. Comment juge-t-il l'importance actuelle des aéroports de Kloten, Genève et Bâle?
5. Sur le plan juridique, Swissair peut-elle faire ce qu'elle veut ou est-elle liée par des dispositions légales et réglementaires qui font que la Confédération a son mot à dire?
6. Est-il prêt à engager immédiatement la discussion avec Swissair sur ses projets d'avenir? Voit-il des moyens de sauver Swissair?
7. Est-il préoccupé par les suppressions d'emplois liées au projet Alcazar, et que compte-t-il entreprendre pour éviter qu'on en arrive là?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bischof, Borradori, Maspoli, Ruf, Stalder, Steffen (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. Juni 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral
du 14 juin 1993

Die internationale Zivilluftfahrt befindet sich im Umbruch. Der Wettbewerbsdruck wird im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung und der aktuellen konjunkturellen Schwierigkeiten zunehmend härter. Illustrativ hierfür ist die Tatsache, dass die Luftfahrtgesellschaften 1991/92 – von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Swissair gehört zu diesen Ausnahmen – grosse Defizite einflogen. Eine Trendwende ist zurzeit nicht abzusehen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen sich die Fluggesellschaften restrukturieren, d. h., die Erträge steigern, die Kosten senken.

Für Gesellschaften wie die Swissair kommt erschwerend hinzu, dass zahlreiche Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften mittels direkter oder indirekter Subventionen stützen, was den freien Wettbewerb massiv verfälscht. Dazu kommt, dass die Swissair von der europäischen Integration und vom damit verbundenen Liberalisierungsprozess einstweilen noch ausgeschlossen ist.

Mittels strategischer Allianzen auf europäischer und interkontinentaler Ebene sowie harter Kostensenkungsprogramme hat die Swissair diese Negativeffekte recht erfolgreich auffangen können. Es stellt sich indes die Frage, ob dies genügt, um auch in Zukunft bestehen zu können. Die Swissair hat deshalb nach neuen strategischen Kooperationsmöglichkeiten gesucht, um ihr langfristiges Ueberleben zu sichern. Im Vordergrund steht das Projekt Alcazar, welches den Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines vorsieht, um eine stärkere Marktposition zu erreichen und Synergien zu ermöglichen. Verschiedene Experten vertreten die Auffassung, dass im Wettbewerb künftig nur noch bestehen kann, wer sich entweder auf Marktnischen beschränkt oder von der Grösse her ein kritisches Mass übersteigt.

Nachdem der Bundesrat laufend durch das EVED informiert worden ist, hat er an seiner Sitzung vom 26. Mai 1993 eine Aussprache geführt. Im Lichte der staatspolitischen Dimension des Projekts Alcazar, der Rolle des Bundes als Aktionär, als Konzessions- und Aufsichtsbehörde und der Rolle der Swiss-

air, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er erkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Der Bundesrat ist von der Swissair direkt wie auch durch seine Vertreter im Verwaltungsrat laufend informiert worden. Die exploratorischen Gespräche zwischen den involvierten Fluggesellschaften, bei denen auch Fusionsüberlegungen angestellt wurden, stehen vor dem Abschluss. Die Aufnahme formeller Verhandlungen steht zur Diskussion. Damit war der Zeitpunkt gekommen, die Swissair um zusätzliche Informationen zu ersuchen, die für die Meinungsbildung notwendig sind.

2. Der Bundesrat ist sich der Symbolkraft der nationalen Fluggesellschaft Swissair bewusst. Die Swissair ist imagebildend und ein Aushängeschild des Landes.

3. Das Ziel der bundesrätlichen Luftfahrtpolitik ist es, die Rahmenbedingungen zu schaffen und zu erhalten, die es der Zivilluftfahrt ermöglichen, ihre im öffentlichen Interesse liegende Rolle als Teil des nationalen und internationalen Verkehrssystems sicher, effizient und umweltgerecht wahrzunehmen. Dabei geht es darum, Voraussetzungen zu schaffen, dass gute Verbindungen mit den europäischen Zentren aufgebaut und dass die wichtigen Zentren des entfernteren Auslandes von der Schweiz aus so gut erreicht werden können wie vom benachbarten Ausland her. Der Bestand einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft ist hilfreich zur Verwirklichung dieser Politik; es ist indes nicht zwingend, dass nur eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft diese Aufgabe erfüllen kann.

4. Die drei schweizerischen Landesflughäfen sind die tragenden Pfeiler des schweizerischen Luftverkehrsnetzes. Die Swissair hat die Flughäfen Genf und Zürich zu wichtigen Drehscheiben des interkontinentalen und europäischen Verkehrs gemacht (zwei Hubsysteme); der binationale Flughafen Basel-Mülhausen gewährleistet einem trinationalen Einzugsgebiet gute Verbindungen im Europaverkehr. Die Crossair hat den Ausbau des Flughafens Basel als Hub des Regionalverkehrs vorangetrieben. Aber auch die Flughafenkantone müssen mithelfen, die Attraktivität ihrer Flughäfen zu erhalten oder auszubauen.

5. Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) gibt der Swissair eine besondere Stellung: Sie betreibt die internen, kontinentalen und interkontinentalen Linienverbindungen, deren Führung vom EVED als im allgemeinen Interesse liegend erklärt wird. Der Bund ist Konzessionsbehörde für den gesamten Linienverkehr von und nach der Schweiz, der Bundesrat hat Änderungen der Statuten der Swissair zu genehmigen. Der Bund kann somit zur Wahrung öffentlicher Interessen mitsprechen. Die Unternehmung, die zu 80 Prozent in privaten Händen liegt, trägt aber die kommerzielle Verantwortung. Kompetenz und Verantwortung sind unteilbar, der unternehmerische Spielraum ist deshalb zu respektieren.

6. Der Bundesrat hat die Swissair ersucht, ihm unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten innert nützlicher Frist Alternativen zum Projekt Alcazar vorzulegen sowie über die mutmasslichen Auswirkungen von Alcazar auf die Stellung der Schweiz in der internationalen Zivilluftfahrt, auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, auf die Arbeitsplätze und auf die Regionen der Schweiz zu berichten wie auch über die luftverkehrsrechtlichen Folgen und über den Sitz der neuen Gesellschaft.

7. Erstes Ziel jeglicher Kooperation ist die Rationalisierung und damit die Kostensenkung. Wie weit sich die Rationalisierung in bezug auf die Einsparung von Arbeitsplätzen auswirken wird, kann heute noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.

Die in einzelnen Presseorganen genannten Zahlen sind gemäss Angaben der Swissair weit übertrieben. Der Bundesrat sieht keine Möglichkeit, direkt auf die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der Swissair einzuwirken. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ist das geeignetste Mittel gegen den Verlust von Arbeitsplätzen.

93.3264

**Dringliche Interpellation Borradori
Zukunft der Swissair.
Konsequenzen für die Crossair
und den Flughafen Lugano-Agno
Interpellanza urgente Borradori
Situazione della nostra compagnia
di bandiera Swissair. Conseguenze
sull'affiliata Crossair, ripercussioni
sull'aeroporto di Lugano-Agno
Interpellation urgente Borradori
Avenir de Swissair.
Conséquences pour Crossair
et l'aéroport de Lugano-Agno**

Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993

Zum Teil widersprüchliche Nachrichten über die Zukunft unserer nationalen Fluggesellschaft beunruhigen die Öffentlichkeit seit einigen Tagen. Nach einem Projekt mit dem Titel Alcazar, das die Fusion der Swissair mit der KLM, der SAS und der AUA vorsieht, soll die Swissair sogar bereit sein, auf ihre Eigenständigkeit zu verzichten. Bekanntlich hält die Swissair 48,5 Prozent des Aktienpaketes der Crossair. Falls das Projekt Alcazar verwirklicht würde, ist also davon auszugehen, dass sich dies in irgendeiner Weise auch auf die Tochtergesellschaft auswirken wird.

Die Crossair wickelt einen bedeutenden Teil ihrer Tätigkeit im Kanton Tessin ab, nämlich vom Flughafen Lugano-Agno aus. Hunderte von Arbeitsplätzen hängen heute direkt von der Crossair ab, indirekt sind es im tertiären und im sekundären Sektor des Kantons Tausende.

Die Stadt Lugano und die Crossair planen seit Jahren in enger Zusammenarbeit die Erweiterung und den Ausbau des Flughafens Lugano-Agno, der der Stadt gehört. Die Zahl der beförderten Passagiere hat sich in den letzten dreizehn Jahren mehr als verzehnfacht. In den vergangenen Monaten hat die Stadt Lugano beim Bund ein formelles Konzessionsgesuch eingereicht. Die Stadt Lugano hat schon grosse Summen in die Modernisierung der Flughafenanlagen und -strukturen investiert und wird auch weiterhin investieren.

Die Unsicherheit im Zusammenhang mit der Entwicklung der Swissair und indirekt auch der Crossair gibt den Behörden Anlass zu tiefer Besorgnis. Sie befürchten eine Abwertung des Flughafens Lugano-Agno, was für die Region Lugano und für das Tessin schlimme Auswirkungen hätte. Das bestehende Flugliniennetz ist für die Tessiner Wirtschaft und für die kulturelle Öffnung des Kantons zu einem unverzichtbaren Instrument geworden.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Sieht er eine Möglichkeit, die Swissair und demzufolge auch ihren Wert und ihre symbolische Bedeutung zu «retten»?
2. Ist er überhaupt bereit, Alternativen zu suchen, um die Swissair zu «retten»?

3. Teilt er die Sorgen des Kantons Tessin, wo die Crossair vom Flughafen Lugano-Agno aus arbeitet?
4. Wie wird garantiert, dass die Crossair weiterhin im Kanton Tessin arbeiten kann wie bisher?
5. Zu welchen Massnahmen in diesem Sinne wäre der Bundesrat bereit?
6. Ist er nicht auch der Auffassung, dass es sich bei dieser Frage auch um eine Frage der Achtung der Minderheiten handelt, wenn man bedenkt, dass das bestehende Flugliniennetz für das Tessin auch eine unverzichtbare Brücke für seine kulturelle Öffnung darstellt?
7. Welche Konsequenzen erwachsen der Crossair als Tochtergesellschaft aus einer Verwirklichung des Projekts Alcazar? Besteht eine Möglichkeit, dass sie eine gewisse Eigenständigkeit behalten kann?
8. Ist er sich der Bedeutung der Crossair für die Stärkung und die Entwicklung des Flughafens Lugano-Agno und infolgedessen indirekt auch für die gesamte Wirtschaft des Kantons bewusst?
9. Wie beurteilt er die Bedeutung des Flughafens Lugano-Agno und dessen Zukunftsperspektiven?

Testo dell'interpellanza del 2 giugno 1993

Da alcuni giorni l'opinione pubblica è allarmata dalle notizie, anche contraddittorie, in merito al futuro della nostra compagnia aerea nazionale di bandiera. Swissair sarebbe addirittura intenzionata a rinunciare alla propria autonomia, sulla base di un progetto denominato Alcazar che prevede la fusione con KLM, SAS e AUA. E' noto che Swissair detiene il 48,5 per cento del pacchetto azionario di Crossair. Nel caso in cui si realizzasse il progetto Alcazar, è dunque ipotizzabile che la compagnia «figlia» ne venga in qualche modo coinvolta. Crossair svolge un'importante fetta della sua attività in Ticino, dove essa opera dall'aeroporto di Lugano-Agno. A Crossair sono oggi legati direttamente centinaia di posti di lavoro e indirettamente migliaia di posti nel terziario e nel secondario del Cantone.

La città di Lugano e Crossair da anni collaborano strettamente per lo sviluppo e il potenziamento dell'aeroporto, di proprietà della città. Sull'arco di tredici anni, il movimento annuo di passeggeri è più che decuplicato. Negli scorsi mesi la città di Lugano ha inoltrato formale domanda per ottenere la concessione federale. La città di Lugano ha investito e investirà ancora somme ingenti per l'adeguamento degli impianti e della struttura aeroportuale.

La situazione di incertezza legata ai destini di Swissair, e indirettamente di Crossair, è fonte di profonda preoccupazione per le autorità, le quali temono un declassamento di fatto dell'aeroporto di Lugano-Agno, il che avrebbe gravi ripercussioni per la regione di Lugano e per il Ticino. L'attuale rete di collegamenti aerei ripresenta infatti ormai un strumento irrinunciabile per l'economia cantonale e per la nostra apertura culturale.

In quest'ambito sottopongo al Consiglio federale le seguenti domande:

1. Vede una possibilità per «salvare» Swissair e quindi i valori ed il significato simbolico che essa rappresenta?
2. E' disposto a cercare comunque alternative per «salvare» Swissair?
3. Condivide le preoccupazioni presenti in Ticino, dove Crossair opera dall'aeroporto di Lugano-Agno?
4. Quali garanzie ci sono che Crossair possa continuare ad operare in Ticino come è avvenuto sino ad oggi?
5. Cosa sarebbe disposto a fare il Consiglio federale in tal senso?
6. Non ritiene che si tratti anche di una questione di rispetto verso le minoranze, considerato che l'attuale rete di collegamenti aerei da e per il Ticino rappresenta un ponte irrinunciabile per la nostra apertura culturale?
7. Se venisse attuato il progetto Alcazar, quali sarebbero le conseguenze per Crossair, come società «figlia»? E' pensabile che possa mantenere una sua autonomia?
8. E' consapevole dell'importanza di Crossair per il consolidamento e lo sviluppo dell'aeroporto di Lugano-Agno e quindi, indirettamente, per l'intera economia cantonale?

9. Come giudica l'importanza assunta dall'aeroporto di Lugano-Agno e le sue prospettive future?

Texte de l'interpellation du 2 juin 1993

Depuis quelques jours, l'opinion publique est alarmée par les nouvelles contradictoires relatives à l'avenir de notre compagnie aérienne nationale. Swissair envisagerait carrément de renoncer à son autonomie dans le cadre d'un projet dénommé Alcazar qui prévoit la fusion avec KLM, SAS et AUA. Or, on sait que Swissair détient 48,5 pour cent du capital actions de Crossair. En cas de mise en oeuvre du projet Alcazar, il est donc inévitable que la société «filiale» soit aussi impliquée.

Crossair déploie une part importante de son activité au canton du Tessin, où elle exploite l'aéroport de Lugano-Agno. Des centaines d'emplois dépendent directement de Crossair, tandis que des milliers de postes de travail y sont indirectement liés dans les secteurs tertiaire et secondaire du canton.

Lugano et Crossair collaborent étroitement depuis des années au développement de l'aéroport, qui est propriété de la ville. Dans l'espace de 13 ans, le mouvement annuel de passagers a plus que décuplé. Ces derniers mois, la ville de Lugano a déposé une demande formelle en vue d'obtenir la concession fédérale. La municipalité a investi et s'appête à investir de grosses sommes pour l'adaptation des installations et de l'infrastructure aeroportuaire.

L'incertitude liée au destin de Swissair et, indirectement, à celui de Crossair, est à la source d'une vive inquiétude pour les autorités, qui craignent un déclassement de fait de l'aéroport de Lugano-Agno, lequel déclassement aurait de graves répercussions pour la région de Lugano et pour le canton du Tessin. L'actuel réseau de liaisons aériennes représente un instrument indispensable à l'économie cantonale et à notre horizon culturel.

Face à ces circonstances, je soumets au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Voit-il un moyen de «sauver» Swissair et sa signification emblématique pour la Suisse?
2. Est-il prêt à chercher des solutions de rechange pour sauvegarder notre compagnie nationale?
3. Partage-t-il l'inquiétude du canton du Tessin, où Crossair exploite l'aéroport de Lugano-Agno?
4. Quelles garanties y a-t-il que Crossair puisse continuer à opérer au canton du Tessin dans les mêmes conditions qu'elle l'a fait jusqu'à ce jour?
5. Que serait prêt à faire le Conseil fédéral en ce sens?
6. Ne pense-t-il pas qu'il y va aussi du respect des minorités, compte tenu que l'actuel réseau de liaisons aériennes représente pour le Tessin une ouverture culturelle indispensable?
7. Si le projet Alcazar devait se réaliser, quelles seraient les conséquences pour Crossair en tant que société «filiale»? Est-il pensable qu'elle puisse maintenir son autonomie?
8. Le gouvernement est-il conscient de l'importance de Crossair pour le maintien et le développement de l'aéroport de Lugano-Agno et par là de l'économie tessinoise dans son ensemble?
9. Comment juge-t-il l'importance acquise par l'aéroport de Lugano-Agno et que pense-t-il des perspectives le concernant?

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Caccia, Carobio, Cavadini Adriano, Maspoli (4)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit

L'auteur renuncia alla motivazione e desidera una risposta scritta.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. Juni 1993

Risposta scritta del Consiglio federale del 14 giugno 1993

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 juin 1993

L'aviazione civile internazionale attraversa un periodo di profondi mutamenti. Il processo di liberalizzazione in pieno svi-

luppo e le difficoltà economiche attuali inaspriscono la concorrenza nel campo dei trasporti aerei. Le compagnie aeree, salvo qualche rara eccezione tra cui la Swissair, hanno fatto registrare nel biennio 1991/92 disavanzi considerevoli. Per di più, non si prevede un'inversione di tendenza nel prossimo futuro. Per poter sopravvivere nonostante l'aspra concorrenza, le compagnie aeree dovranno subire ristrutturazioni, ossia aumentare gli utili e ridurre i costi.

Per un'impresa come la Swissair, vi sono due inconvenienti principali: da un lato, numerosi Stati finanziano le loro compagnie di bandiera, versando loro sovvenzioni dirette o indirette e falsando considerevolmente la libera concorrenza, dall'altro, la Swissair è tuttora esclusa dal processo d'integrazione europea e dai provvedimenti di liberalizzazione ad esso connessi. Grazie ad alleanze strategiche concluse su scala europea e intercontinentale nonché ad un severo programma di compressione dei costi, la Swissair ha potuto compensare con un certo successo tali inconvenienti. tuttavia, c'è da chiedersi se le misure adottate finora saranno sufficienti a garantire la sopravvivenza della compagnia. Per questo motivo, la Swissair ha cercato nuove possibilità di cooperazione strategica per assicurarsi un futuro. In primo piano figura il progetto Alcazar, che prevede la fusione tra le quattro compagnie aeree Swissair, KLM, SAS e Austrian Airlines e mira ad ottenere un rafforzamento delle posizioni sul mercato e a creare sinergie. Numerosi esperti sono concordi nell'affermare che, vista la situazione concorrenziale, potranno sopravvivere solo le compagnie che limitano la loro attività a settori specifici del mercato o la cui dimensione è superiore alla cosiddetta massa critica.

Dopo essere stato informato costantemente dal DFTCE, il Consiglio federale ha discusso la questione nella seduta del 26 maggio 1993. Tenuto conto della dimensione politica del progetto Alcazar, del ruolo della Confederazione in veste di azionista, autorità di vigilanza e autorità di concessione nonché del ruolo della Swissair che può avvalersi dei diritti di traffico negoziati dalla Confederazione sotto forma di 113 accordi bilaterali, nei quali figura quale impresa designata, quindi privilegiata, il Consiglio federale ha chiesto alla direzione della Swissair di esaminare nuove soluzioni. Le informazioni dovranno pervenirgli in tempo utile. Si prevede una risposta in merito prima delle vacanze estive.

Il Consiglio federale è cosciente del fatto che circa l'80 per cento delle azioni della compagnia è in mano a privati e che la direzione della Swissair deve agire secondo i principi di una sana gestione. Pertanto, deve disporre di un certo margine di manovra. Inoltre, il Consiglio federale è consapevole che il contesto strutturale dell'ordine economico nonché la tendenza politica verso la liberalizzazione, la deregolamentazione, la privatizzazione e la rivalizzazione sono fattori che limitano l'influsso dello Stato e le sue possibilità di intervento.

Il Consiglio federale risponde alle singole domande come segue:

1. Il Consiglio federale è cosciente dell'importanza della Swissair per in nostro Paese. Per questo motivo segue con molto interesse i progetti della nostra compagnia di bandiera e le ha richiesto informazioni supplementari prima dell'apertura dei negoziati ufficiali con le compagnie aeree KLM, SAS e AUA.

2. E' compito della Swissair delineare alcune opzioni al progetto. Dal canto suo, il Consiglio federale l'ha incaricata di presentare tali opzioni facendo capo ad un consulente aziendale indipendente e sperimentato nonché di stendere un rapporto relativo alle conseguenze presumibili del progetto sulla posizione della Svizzera nella compagnia dell'aviazione civile internazionale, sulla redditività della compagnia, sulla situazione occupazionale, sulle diverse regioni del nostro Paese nonché sul diritto in vigore nel campo del traffico aereo e sulla sede della futura società.

3.-6. Il Consiglio federale non vede alcun motivo di modificare la sua politica dei trasporti assicurando i collegamenti con le zone periferiche del nostro Paese grazie ai mezzi di trasporto pubblici. Anche in futuro sarà necessario ridistribuire il traffico aereo europeo ed intercontinentale dagli aeroporti principali verso gli aerodromi regionali. Gli aerei di piccola capienza verranno utilizzati, come è stato fatto finora, per i collegamenti

tra le regioni periferiche e i grandi centri situati in Svizzera o all'estero. Il Consiglio federale è cosciente dell'importanza del collegamento tra il Cantone Ticino e la rete internazionale e concorda con l'interpellante sul fatto che il Cantone Ticino funge da punto d'incontro culturale.

7.-9. I partner al progetto Alcazar attribuiscono grande importanza al collegamento tra regioni periferiche e grandi centri. Come la Svizzera, anche i Paesi Bassi, la Danimarca, la Norvegia, la Svezia e l'Austria dispongono di compagnie aeree regionali che collegano gli aerodromi regionali ai grandi aeroporti nazionali, che costituiscono una piattaforma sia per i voli interni sia per quelli internazionali. Il traffico aereo regionale è un elemento importante della vita sociale e dell'economia. In base alle indicazioni fornite dalla Swissair, il progetto Alcazar non modificherà in modo considerevole i compiti e le funzioni della Crossair, che continuerà ad assicurare il collegamento con gli aerodromi regionali di Lugano-Agno a Berna.

93.3266

Dringliche Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion Situation und Zukunft der Swissair

Interpellation urgente du groupe socialiste Situation actuelle et avenir de Swissair

Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993

Die Bekanntmachung eines vorgesehenen Zusammenschlusses der Swissair mit der KLM, SAS und AUA (Projekt Alcazar) hat verschiedene Fragen sowohl bezüglich des eigentlichen Fusionsprojektes wie auch bezüglich der Politik des Bundesrates aufgeworfen.

Die informierte Oeffentlichkeit war überrascht, dass der Bundesrat, welcher aufgrund einer Vertretung in den höchsten Swissair-Organen über sämtliche Fusionsabsichten informiert war oder sich zumindest hätte informieren können, nach der Bekanntgabe des Alcazar-Projektes derart «erstaunt» und «fragend» reagiert hat.

In der Beantwortung einer Interpellation Vollmer (91.3412; AB 1992 N 647) im Zusammenhang mit personalrechtlichen Problemen unterstrich der Bundesrat noch im Februar 1992, dass die Swissair ein mehrheitlich privates Unternehmen sei, das den nötigen unternehmerischen Spielraum besitzen müsse, um die Eigenwirtschaftlichkeit bewahren zu können. Eine sozial- und staatspolitische Miterantwortung wie auch ein entsprechender Wille zur Einflussnahme wurden vom Bundesrat explizit abgelehnt.

Im Zusammenhang mit verkehrspolitischen Vorlagen (zum Beispiel bei der Revision des Luftfahrtgesetzes) hat der Bundesrat verschiedentlich darauf hingewiesen, dass er die Entwicklung zu einem vermehrt nur an sogenannten Marktgesetzen orientierten und «deregulierten» Luftverkehr nicht für staats-, regional-, verkehrs- und sozialpolitisch fragwürdig hält.

Wir bitten den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie begründet der Bundesrat seine plötzlichen Interventionen, nachdem die Fusionspläne in der Presse bekanntgeworden sind? War er durch seine Vertretung im Verwaltungsrat nicht längst über die vorgesehenen Fusions Schritte informiert, und hätte er in den Swissair-Organen nicht allenfalls andere Positionen rechtzeitig vertreten können?

2. Ist der Bundesrat der Meinung, dass es angesichts der Deregulierung des weltweiten Luftverkehrs und angesichts des verschärften Wettbewerbsdruckes in Europa prinzipiell andere Zukunftsstrategien als Zusammenschlüsse mit anderen Gesellschaften gibt, oder möchte der Bundesrat allen Ernstes

eine Alleingangspolitik vertreten? SÄhe der Bundesrat allenfalls andere Fusionspartner als diejenigen im Alcazar-Projekt?
3. Welche Auswirkungen ergeben sich für die heutige und zukünftige Stellung der Swissair (auch im Zusammenhang mit der Position der Swissair in den Fusionsverhandlungen mit anderen Airlines) aus dem Abseitsstehen der Schweiz im EWR?

4. Ist der Bundesrat bereit, über seine Einflussmöglichkeiten in den Fusionsprojekten die Interessen der in der Schweiz Beschäftigten vollumfänglich wahrzunehmen?

Wirken sich allenfalls die in der Schweiz bescheideneren Sozial- und Mitwirkungsrechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (zum Beispiel ein bescheidener Kündigungsschutz) negativ auf die mögliche Zukunft des Standortes Schweiz aus, indem die Gefahr eines Arbeitsplatzabbaus beim Fusionsprojekt Alcazar in unserem Land grösser sein könnte? Ist der Bundesrat bereit, über seine Vertreter im Verwaltungsrat – für den Fall eines unumgänglichen Stellenabbaus – sich für einen fortschrittlichen Sozialplan einzusetzen?

5. Kann der Bundesrat gewährleisten respektive darauf Einfluss nehmen, dass bei allenfalls sich aufdrängenden Fusionen die Substanz der Swissair nicht durch das (der Aufgabe nicht voll gewachsene) Management leichtfertig «verschert» wird? Das Grundlagenpapier über das Projekt Alcazar sieht die Gründung einer Managementgesellschaft vor. Dieser Gesellschaft, an der die Swissair nur mit 30 Prozent beteiligt sein soll, wird die gesamte Geschäftsführung der vier fusionierenden Fluggesellschaften übertragen. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass dieses Vorgehen eine Verletzung von Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes darstellt? Ist der Bundesrat damit einverstanden, dass die Managementgesellschaft über alle Aktiven der vier fusionierenden Gesellschaften verfügen kann, auch wenn diese Aktiven formell noch im Besitz der einzelnen Luftfahrtgesellschaften sind?

Texte de l'interpellation du 2 juin 1993

L'annonce d'un projet de fusion de Swissair avec KLM, SAS et AUA (projet Alcazar) a soulevé diverses questions qui touchent tant le projet de fusion proprement dit que la politique du Conseil fédéral.

Le public averti a été surpris des réactions du Conseil fédéral, qui a fait preuve de tant d'étonnement et de scepticisme au lendemain de la publication du projet Alcazar; étant représenté au sein des organes suprêmes de Swissair, le gouvernement était pourtant informé de toutes les intentions concernant une fusion éventuelle, ou, du moins, il aurait pu s'en informer.

En réponse à l'interpellation Vollmer (91.3412; BO 1992 N 647) relative aux droits du personnel, le Conseil fédéral avait encore souligné, le 12 février 1992, que Swissair est une entreprise essentiellement privée «qui, en matière de gestion, doit disposer d'une marge de manoeuvre lui permettant d'assurer sa rentabilité propre». Le Conseil fédéral avait explicitement rejeté toute coresponsabilité sociale et politique, de même que toute volonté d'exercer une influence dans ce sens sur la compagnie.

En rapport avec des projets relevant de la politique des transports (notamment lors de la révision de la loi sur la navigation aérienne), le Conseil fédéral a déclaré à plusieurs reprises que, de son point de vue, l'évolution vers une déréglementation croissante du trafic aérien – ce dernier étant de plus en plus axé sur les lois du marché – n'est préoccupante ni sous l'angle de la politique intérieure, régionale et sociale, ni sous celui de la politique des transports.

Nous prions le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Comment justifie-t-il ses interventions soudaines au lendemain de la publication du projet de fusion dans la presse? Etant représenté au conseil d'administration de Swissair, n'était-il pas informé depuis longtemps des étapes prévues de cette fusion, et, le cas échéant, n'aurait-il pas pu défendre d'autres positions dans les organes de Swissair, lorsqu'il en était encore temps?

2. Le Conseil fédéral juge-t-il que, face à la déréglementation qui touche les transports aériens à l'échelle mondiale et au

renforcement de la concurrence en Europe, il existe en principe d'autres stratégies d'avenir que des fusions avec d'autres compagnies, ou le Conseil fédéral soutient-il vraiment l'option de la voie solitaire? Le cas échéant, le Conseil fédéral verrait-il d'autres partenaires que ceux du projet Alcazar?

3. Quel est l'impact, pour la situation actuelle et l'avenir de Swissair, de la non-participation de la Suisse à l'EEE (en rapport aussi avec la position de Swissair dans les négociations engagées avec d'autres transporteurs au sujet d'une fusion éventuelle)?

4. Le Conseil fédéral est-il prêt à défendre pleinement les intérêts des personnes employées en Suisse, en exerçant son pouvoir d'influence dans le cadre des projets de fusion?

Se pourrait-il que, du fait que les droits sociaux et les droits de participation des travailleurs sont moins développés en Suisse (faible protection contre les licenciements), l'avenir de la Suisse en tant que pôle économique soit affecté, en ce sens que le risque de suppressions d'emplois dans le cadre du projet Alcazar serait plus élevé dans notre pays? Le Conseil fédéral est-il prêt, si des suppressions d'emplois devaient s'avérer inévitables, à s'engager, par le biais de ses représentants au conseil d'administration, en faveur d'un plan social progressiste?

5. Le Conseil fédéral peut-il garantir que, si des fusions devaient se révéler indispensables, la substance de Swissair ne sera pas «désagrégée» en toute insouciance par des responsables (quelque peu dépassés par l'ampleur de la tâche); ou peut-il, du moins, exercer une influence pour éviter ces conséquences? Le document de base concernant le projet Alcazar prévoit la création d'une société de gestion. Cette société, dans laquelle Swissair ne détiendra que 30 pour cent du capital, se verra confier toute la gestion des quatre compagnies ayant l'intention de fusionner. Le Conseil fédéral n'estime-t-il pas aussi que ce procédé viole l'article 103 de la loi sur la navigation aérienne? Le Conseil fédéral accepte-t-il que ladite société de gestion puisse disposer de tous les actifs des quatre compagnies concernées, même si, formellement, ces actifs sont encore la propriété des différentes compagnies?

Sprecher – Porte-parole: Vollmer

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. Juni 1993

Die internationale Zivilluftfahrt befindet sich im Umbruch. Der Wettbewerbsdruck wird im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung und der aktuellen konjunkturellen Schwierigkeiten zunehmend härter. Illustrativ hierfür ist die Tatsache, dass die Luftfahrtgesellschaften 1991/92 – von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Swissair gehört zu diesen Ausnahmen – grosse Defizite einflogen. Eine Trendwende ist zurzeit nicht abzusehen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen sich die Fluggesellschaften restrukturieren, d. h., die Erträge steigern, die Kosten senken.

Für Gesellschaften wie die Swissair kommt erschwerend hinzu, dass zahlreiche Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften mittels direkter oder indirekter Subventionen stützen, was den freien Wettbewerb massiv verfälscht. Dazu kommt, dass die Swissair von der europäischen Integration und vom damit verbundenen Liberalisierungsprozess einstweilen noch ausgeschlossen ist.

Mittels strategischer Allianzen auf europäischer und interkontinentaler Ebene sowie harter Kostensenkungsprogramme hat die Swissair diese Negativeffekte recht erfolgreich auffangen können. Es stellt sich indes die Frage, ob dies genügt, um auch in Zukunft bestehen zu können. Die Swissair hat deshalb nach neuen strategischen Kooperationsmöglichkeiten gesucht, um ihr langfristiges Ueberleben zu sichern. Im Vorder-

grund steht das Projekt Alcazar, welches den Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines vorsieht, um eine stärkere Marktposition zu erreichen und Synergien zu ermöglichen. Verschiedene Experten vertreten die Auffassung, dass im Wettbewerb künftig nur noch bestehen kann, wer sich entweder auf Marktnischen beschränkt oder von der Grösse her ein kritisches Mass übersteigt.

Nachdem der Bundesrat laufend durch das EVED informiert worden ist, hat er an seiner Sitzung vom 26. Mai 1993 eine Aussprache geführt. Im Lichte der staatspolitischen Dimension des Projekts Alcazar, der Rolle des Bundes als Aktionär, als Konzessions- und Aufsichtsbehörde und der Rolle der Swissair, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er verkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Der Bundesrat ist von der Swissair wie auch durch seine Vertreter im Verwaltungsrat laufend informiert worden. Die exploratorischen Gespräche zwischen den vier involvierten Fluggesellschaften, bei denen auch Fusionsüberlegungen angestellt wurden, stehen vor dem Abschluss. Die Aufnahme von formellen Verhandlungen steht zur Diskussion. Damit hielt der Bundesrat den Zeitpunkt für gekommen, die Swissair um zusätzliche Informationen zu ersuchen, die er für seine Meinungsbildung benötigt.

2. Der gegenwärtige Luftverkehrsmarkt steckt den Rahmen ab, innerhalb dessen die Swissair ihre Position festigen muss. Dieser Wettbewerb bedeutet für Westeuropa, dass die Fluggesellschaften im Binnenmarkt bzw. im EWR unter gleichen Wettbewerbsbedingungen arbeiten können, sich aber einer übergeordneten Ueberwachung zu unterziehen haben.

Der Bundesrat hat die Swissair ersucht, ihm – unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten – neben dem Projekt Alcazar andere Alternativen vorzulegen. Es ist notwendig, vor wichtigen Entscheiden sich über mögliche Optionen einen Ueberblick zu verschaffen. Es ist indes nicht Aufgabe des Bundesrates, die Unternehmenspolitik der Swissair zu bestimmen oder selber alternative Strategien für deren Zukunft auszuarbeiten.

3. Die Ablehnung des EWR-Beitritts durch die Schweiz hat die Rahmenbedingungen für die schweizerische Luftfahrt verschlechtert. Die heutige Stellung der Swissair wird durch das Abseitsstehen der Schweiz noch schwieriger. Gemildert wird dieser negative Faktor allerdings durch die gegenseitige Erklärung im Rahmen des Transitabkommens, wonach die Schweiz und die EG ein nicht diskriminierendes Luftverkehrsabkommen abschliessen wollen für den Fall, dass der EWR-Vertrag mit der Schweiz nicht zustande kommt. Am 7. Juni 1993 hat der EG-Verkehrsministerrat in dieser Angelegenheit das weitere Vorgehen festgelegt, indem er die EG-Kommission beauftragt hat, ein Verhandlungsmandat auszuarbeiten.

4. Die arbeitsmarktlichen Auswirkungen des Projekts Alcazar wären nach Ansicht des Bundesrates nicht so negativ, wie sie in der Presse verschiedentlich dargestellt worden sind. Gemäss den Vorstellungen der Swissair soll das Projekt ihre Position weltweit stärken und damit langfristig Arbeitsplätze sichern. Ob und inwieweit diese Erwartungen in Erfüllung gehen, ist heute noch offen. Bei einem Alleingang der Swissair besteht allerdings auch die Gefahr eines möglicherweise sogar stärkeren Arbeitsplatzabbaus. Die Frage eines Sozialpla-

nes müsste nötigenfalls zu gegebener Zeit behandelt werden. Die Swissair gilt als sozial aufgeschlossener Arbeitgeber.

5. Der Bundesrat kann sich zur Höhe des Anteils der Swissair an Alcazar nicht äussern. Diese Frage unterliegt einer umfassenden unternehmerischen Beurteilung, wobei man davon ausgehen kann, dass die weltweit renommierte Swissair mit ihren immer noch guten Geschäftsergebnissen einen grossen Wert innerhalb der Alcazar-Konstruktion darstellen muss. Die Bewertung wird auch das politische Umfeld – Möglichkeiten des Ausbaus der Landesflughäfen, Liberalität der Bewilligungsverfahren usw. – zu berücksichtigen haben und ist im übrigen noch nicht abgeschlossen.

Sollte es zu einer Holdinggesellschaft kommen, ist eine Gesetzesrevision notwendig. Ob schon der erste Schritt, d. h. die Gründung einer sogenannten Managementgesellschaft, eine Gesetzesrevision erfordert, kann erst mit Bestimmtheit gesagt werden, wenn die diesbezüglichen Verhandlungsergebnisse vorliegen.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 juin 1993

L'aviation civile internationale subit de profondes mutations. Les progrès du processus de libéralisation et les difficultés économiques actuelles font que la concurrence devient de plus en plus âpre dans le transport aérien. Ainsi, à quelques exceptions près – dont Swissair –, les compagnies d'aviation ont enregistré des déficits considérables en 1991/92. Or, un renversement de tendance n'est pas en vue. Si les compagnies veulent survivre malgré une concurrence acharnée, elles devront se restructurer, c'est-à-dire accroître leurs revenus et réduire leurs coûts.

Une entreprise comme Swissair pâtit en outre de deux inconvénients majeurs: d'une part, elle est encore exclue de l'intégration européenne et des mesures de libéralisation qui en découlent, d'autre part, de nombreux Etats soutiennent financièrement leurs compagnies nationales en leur accordant des subventions directes ou indirectes, procédé qui fausse entièrement la libre concurrence.

Swissair a pu compenser avec un certain succès ces inconvénients grâce à des alliances stratégiques conclues sur les plans tant européen qu'intercontinental, et grâce à un important programme de compression des coûts. Reste à savoir si de telles démarches suffiront à garantir sa survie. Par conséquent, soucieuse d'assurer son avenir, notre compagnie nationale a recherché de nouvelles possibilités de coopération stratégique. Au premier plan figure le projet Alcazar, qui prévoit la fusion des quatre compagnies Swissair, KLM, SAS et Austrian Airlines. Le but est de parvenir à renforcer les positions sur le marché et à obtenir des effets de synergie. Mains experts sont d'avis que seules pourront survivre dans cette situation de concurrence les compagnies qui se limitent à certains créneaux du marché ou qui, par leur importance, dépassent une taille dite critique.

Le DFTCE nous a constamment tenus au courant des projets de Swissair, puis nous avons abordé la question lors de notre séance du 26 mai 1993. Compte tenu de la portée du projet Alcazar sur le plan de la politique générale, du rôle de la Confédération (actionnaire, autorité concédante et organe de surveillance) ainsi que de celui de Swissair, qui bénéficie des droits de trafic négociés par la Confédération sous la forme de 113 accords bilatéraux de trafic aérien, dans lesquels elle figure comme entreprise désignée et donc favorisée, nous avons demandé aux organes dirigeants de Swissair de procéder à de nouvelles démarches. Ces renseignements doivent nous parvenir dans le meilleur délai; une réponse est attendue avant les vacances d'été 1993.

Nous sommes conscients que le 80 pour cent des actions de la compagnie se trouve en mains privées et que les organes dirigeants de Swissair doivent agir selon les principes d'une saine gestion; pour cela, ils doivent disposer d'une certaine marge de manoeuvre. Nous n'ignorons pas non plus que le contexte structurel de l'ordre économique, ainsi que la tendance politique actuelle – libéralisation, déréglementation, privatisation et revitalisation – sont des éléments qui limitent l'influence de l'Etat et ses possibilités d'intervention.

Nous répondons aux différentes questions comme il suit:

1. Nous avons été continuellement informés tant par Swissair que par notre représentant dans son conseil d'administration. Les entretiens exploratoires entre les quatre compagnies concernées touchent à leur fin; l'option d'une fusion a aussi été évoquée. Comme il est maintenant question d'engager des négociations formelles, nous estimons que le moment est venu de demander à Swissair des précisions, afin que nous puissions nous prononcer en connaissance de cause.

2. Le marché actuel du transport aérien fixe le cadre dans lequel Swissair doit consolider sa position. Cela signifie qu'en Europe occidentale les compagnies d'aviation devront dorénavant travailler dans des conditions de concurrence identiques au sein du marché intérieur et de l'EEE; elles devront toutefois se soumettre à la surveillance d'une autorité supérieure. Nous avons aussi demandé à Swissair de faire appel à un conseiller d'entreprise indépendant et expérimenté, afin qu'elle soit à même de nous présenter d'autres options que le projet Alcazar. En effet, il est nécessaire d'avoir une vue d'ensemble de toutes les solutions envisageables avant de prendre des décisions capitales. Il ne nous appartient pas de définir la politique d'entreprise de Swissair, ni d'élaborer d'autres stratégies d'avenir.

3. Pour l'aviation civile de notre pays, les conditions générales se sont détériorées à la suite de notre refus d'adhérer à l'EEE. En outre, la position actuelle de Swissair est encore aggravée par la mise à l'écart de la Suisse. Ces deux inconvénients sont toutefois atténués par la déclaration commune formulée dans l'Accord sur le transit, selon laquelle la Suisse et la CE veulent signer un accord non discriminatoire de trafic aérien pour le cas où l'Accord sur l'EEE avec la Suisse n'aboutirait pas. Le 7 juin 1993, le Conseil des ministres de la CE a fixé la marche à suivre en chargeant la Commission d'élaborer le mandat de négociations.

4. Les effets du projet Alcazar sur le marché de l'emploi ne devraient pas être aussi négatifs que la presse a bien voulu le prétendre à maintes reprises. Selon Swissair, le projet doit renforcer la position de la compagnie sur le plan mondial, tout en lui permettant d'assurer des emplois à long terme. On ne peut pas encore dire si cette prévision se réalisera et quelle sera son étendue. Le choix de la voie en solitaire pourrait sans doute entraîner des réductions de personnel plus massives. La question du plan social devrait à la rigueur être évaluée en temps opportun. Swissair est réputée pour être très ouverte aux questions sociales concernant son personnel.

5. Nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur la part que Swissair apporterait à la nouvelle société. La question doit être évaluée sous un aspect relevant de la gestion d'entreprise. On peut admettre que la renommée de cette compagnie dans le monde et ses bons résultats représenteront des valeurs importantes lors de la concrétisation du projet Alcazar. Par ailleurs, l'évaluation doit inclure également le contexte politique (possibilités d'extension des aéroports, libéralisation en matière de procédure d'autorisation, etc.); elle n'est pas encore achevée.

Une révision de la loi s'imposerait si un holding était créé. Quant à savoir si la première étape – la fondation d'une société de gestion – présuppose une modification légale, on ne pourra le dire avec certitude que lorsque le résultat des négociations sera connu.

93.3270

**Dringliche Interpellation
der grünen Fraktion
Zusammenschluss der Swissair
mit KLM, SAS und AUA
Interpellation urgente
du groupe écologiste
Fusion de Swissair
avec KLM, SAS et AUA**

Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993

1. Erachtet der Bundesrat eine Einmischung des Bundes bei den Plänen für einen Zusammenschluss der Swissair mit der KLM, SAS und AUA als notwendig? Wenn ja, warum?
2. Wie fand die bisherige Zusammenarbeit des Bundesrates mit dem Swissair-Management statt?
3. Wie stellt sich der Bundesrat zu den Vorwürfen, die Ablehnung des EWR-Vertrages sei verantwortlich für die Notwendigkeit einer Fusion dieser Fluggesellschaft, wenn bekannt ist, dass die entsprechenden ersten Kontaktgespräche schon vor 10 Jahren aufgenommen wurden?
4. Welche Alternativen statt dieser angestrebten Fusion sieht der Bundesrat, um bestehende Ueberkapazitäten im Luftverkehr abzubauen und kostendeckende Preise zu erreichen?
5. Welche Folgen ergeben sich aus der obengenannten Fusion im Zusammenhang mit dem revidierten Luftfahrtgesetz?

Texte de l'interpellation du 2 juin 1993

1. Le Conseil fédéral estime-t-il nécessaire que la Confédération s'imisce dans les projets de fusion de Swissair avec KLM, SAS et AUA? Si oui, pourquoi?
2. Comment s'est déroulée jusqu'à présent la collaboration entre le Conseil fédéral et la direction de Swissair?
3. Que pense le Conseil fédéral des reproches selon lesquels ce serait le rejet de l'Accord sur l'EEE qui contraindrait Swissair à fusionner, alors qu'il est bien connu que les premiers contacts à ce propos remontent déjà à 10 ans en arrière?
4. Selon le Conseil fédéral, quelles autres solutions permettraient de résoudre le problème des surcapacités qui affecte le transport aérien et de fixer des tarifs couvrant les frais?
5. Quelles conséquences ladite fusion aura-t-elle, le cas échéant, pour la révision de la loi sur la navigation aérienne?

Sprecherin – Porte-parole: Diener

Schriftliche Begründung

Die Urheber verzichten auf eine Begründung und wünschen eine schriftliche Antwort.

Développement par écrit

Les auteurs renoncent au développement et demandent une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 14. Juni 1993*

Die internationale Zivilluftfahrt befindet sich im Umbruch. Der Wettbewerbsdruck wird im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung und der aktuellen konjunkturellen Schwierigkeiten zunehmend härter. Illustrativ hierfür ist die Tatsache, dass die Luftfahrtgesellschaften 1991/92 – von wenigen Ausnahmen abgesehen, die Swissair gehört zu diesen Ausnahmen – grosse Defizite einflogen. Eine Trendwende ist zurzeit nicht abzusehen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen sich die Fluggesellschaften restrukturieren, d. h., die Erträge steigern, die Kosten senken.

Für Gesellschaften wie die Swissair kommt erschwerend hinzu, dass zahlreiche Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften mittels direkter oder indirekter Subventionen stützen, was den freien Wettbewerb massiv verfälscht. Dazu kommt,

dass die Swissair von der europäischen Integration und vom damit verbundenen Liberalisierungsprozess einstweilen noch ausgeschlossen ist.

Mittels strategischer Allianzen auf europäischer und interkontinentaler Ebene sowie harter Kostensenkungsprogramme hat die Swissair diese Negativeffekte recht erfolgreich auffangen können. Es stellt sich indes die Frage, ob dies genügt, um auch in Zukunft bestehen zu können. Die Swissair hat deshalb nach neuen strategischen Kooperationsmöglichkeiten gesucht, um ihr langfristiges Ueberleben zu sichern. Im Vordergrund steht das Projekt Alcazar, welches den Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines vorsieht, um eine stärkere Marktposition zu erreichen und Synergien zu ermöglichen. Verschiedene Experten vertreten die Auffassung, dass im Wettbewerb künftig nur noch bestehen kann, wer sich entweder auf Marktnischen beschränkt oder von der Grösse her ein kritisches Mass übersteigt.

Nachdem der Bundesrat laufend durch das EVED informiert worden ist, hat er an seiner Sitzung vom 26. Mai 1993 eine Aussprache geführt. Im Lichte der staatspolitischen Dimension des Projekts Alcazar, der Rolle des Bundes als Aktionär, als Konzessions- und Aufsichtsbehörde und der Rolle der Swissair, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er erkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen.

Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Das Projekt Alcazar, d. h. die Pläne für ein engeres Zusammengehen der Swissair mit KLM, SAS und AUA, tangiert öffentliche Interessen und besitzt eine staatspolitische Dimension. Die internationale Zivilluftfahrt ist ein wichtiger Standortfaktor für Industrie, Dienstleistungen sowie Tourismus. Von ihm sind zahlreiche Arbeitsplätze abhängig, nicht nur in den Flughafenregionen Zürich, Genf und Basel. Für die Schweiz ist aber auch die Strahlkraft der Swissair für unsere eigenständige, innovative und qualitativ hochstehende Wirtschaft von grösster Bedeutung.

Rechtlich nimmt die Swissair gemäss Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) eine besondere Stellung ein. Sie bildet ein wesentliches Instrument zur Sicherstellung des öffentlichen Luftverkehrs innerhalb sowie von und nach der Schweiz. Das EVED ist Konzessionsbehörde, und die Statuten der Swissair unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

2. Der Bundesrat ist von der Swissair direkt wie auch durch seine Vertreter im Verwaltungsrat laufend informiert worden. Die exploratorischen Gespräche zwischen den involvierten Fluggesellschaften stehen vor dem Abschluss. Die Aufnahme formeller Verhandlungen steht zur Diskussion. Damit war der Zeitpunkt gekommen, die Swissair um zusätzliche Informationen zu ersuchen, die für die Meinungsbildung notwendig sind.

3. Die Swissair ist in der Tat bereits vor Jahren Kooperationen eingegangen, insbesondere auf technischem Gebiet (Flugzeugbeschaffung, Unterhalt). In den vergangenen Jahren hat sich die Zusammenarbeit zwischen Fluggesellschaften im Zuge der Deregulierung und Liberalisierung intensiviert. Die Swissair hat ihre Kooperationen im Rahmen einer europäischen Gruppe «European Quality Alliance» mit AUA und SAS sowie einer interkontinentalen Zusammenarbeit «Global Excellence» mit Delta Air Lines und Singapore Airlines verstärkt. Die Ablehnung des EWR-Beitritts durch die Schweiz hat die

Rahmenbedingungen für die schweizerische Luftfahrt verschlechtert. Die heutige Stellung der Swissair wird durch das Abseitsstehen der Schweiz noch schwieriger. Gemildert wird dieser negative Faktor allerdings durch die gegenseitige Erklärung im Rahmen des Transitabkommens, wonach die Schweiz und die EG ein nicht diskriminierendes Luftverkehrsabkommen abschliessen wollen für den Fall, dass der EWR-Vertrag mit der Schweiz nicht zustande kommt. Am 7. Juni 1993 hat der EG-Verkehrsministerrat in dieser Angelegenheit das weitere Vorgehen festgelegt, indem er die EG-Kommission beauftragt hat, ein Verhandlungsmandat auszuarbeiten.

4. Die heutige Situation im Luftverkehr steckt den Rahmen ab, innerhalb dessen Alternativen möglich sind. Der Bundesrat hat die Swissair ersucht, entsprechende Alternativen vorzulegen unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und ausstehenden Experten, der nicht bereits im Projekt Alcazar involviert ist. Es wird Aufgabe der Swissair sein, diese darzulegen und aus ihrer Sicht zu bewerten.

5. Die laufende Revision des Luftfahrtgesetzes nimmt keinen Bezug auf das Projekt Alcazar. Das Luftfahrtgesetz müsste allenfalls im Hinblick auf Alcazar erneut einer Teilrevision unterzogen werden, deren Umfang erst nach Vorliegen der Verhandlungsergebnisse abgeschätzt werden kann.

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 juin 1993

L'aviation civile internationale subit de profondes mutations. Les progrès du processus de libéralisation et les difficultés économiques actuelles font que la concurrence devient de plus en plus âpre dans le transport aérien. Ainsi, à quelques exceptions près – dont Swissair –, les compagnies d'aviation ont enregistré des déficits considérables en 1991/92. Or, un renversement de tendance n'est pas en vue. Si les compagnies veulent survivre malgré une concurrence acharnée, elles devront se restructurer, c'est-à-dire accroître leurs revenus et réduire leurs coûts.

Une entreprise comme Swissair pâtit en outre de deux inconvénients majeurs: d'une part, elle est encore exclue de l'intégration européenne et des mesures de libéralisation qui en découlent, d'autre part, de nombreux Etats soutiennent financièrement leurs compagnies nationales en leur accordant des subventions directes ou indirectes, procédé qui fausse entièrement la libre concurrence.

Swissair a pu compenser avec un certain succès ces inconvénients grâce à des alliances stratégiques conclues sur les plans tant européen qu'intercontinental, et grâce à un important programme de compression des coûts. Reste à savoir si de telles démarches suffiront à garantir sa survie. Par conséquent, soucieuse d'assurer son avenir, notre compagnie nationale a recherché de nouvelles possibilités de coopération stratégique. Au premier plan figure le projet Alcazar, qui prévoit la fusion des quatre compagnies Swissair, KLM, SAS et Austrian Airlines. Le but est de parvenir à renforcer les positions sur le marché et à obtenir des effets de synergie. Maints experts sont d'avis que seules pourront survivre dans cette situation de concurrence les compagnies qui se limitent à certains créneaux du marché ou qui, par leur importance, dépassent une taille dite critique.

Le DFTCE nous a constamment tenus au courant des projets de Swissair, puis nous avons abordé la question lors de notre séance du 26 mai 1993. Compte tenu de la portée du projet Alcazar sur le plan de la politique générale, du rôle de la Confédération (actionnaire, autorité concédante et organe de surveillance) ainsi que de celui de Swissair, qui bénéficie des droits de trafic négociés par la Confédération sous la forme de 113 accords bilatéraux de trafic aérien, dans lesquels elle figure comme entreprise désignée et donc favorisée, nous avons demandé aux organes dirigeants de Swissair de procéder à de nouvelles démarches. Ces renseignements doivent nous parvenir dans le meilleur délai; une réponse est attendue avant les vacances d'été 1993.

Nous sommes conscients que le 80 pour cent des actions de la compagnie se trouve en mains privées et que les organes dirigeants de Swissair doivent agir selon les principes d'une saine gestion; pour cela, ils doivent disposer d'une certaine

marge de manoeuvre. Nous n'ignorons pas non plus que le contexte structurel de l'ordre économique, ainsi que la tendance politique actuelle – libéralisation, déréglementation, privatisation et revitalisation – sont des éléments qui limitent l'influence de l'Etat et ses possibilités d'intervention.

Nous répondons aux différentes questions comme il suit:

1. Le projet Alcazar prévoit une étroite coopération entre Swissair, KLM, SAS et AUA. Il touche certains intérêts publics et revêt une dimension politique. L'aviation civile internationale est un rouage déterminant pour l'industrie, les services et le tourisme. De nombreux emplois en dépendent, même bien au-delà des régions aéroportuaires de Zurich, Genève et Bâle. Le rayonnement de Swissair revêt aussi une importance significative pour la Suisse et en particulier pour son économie caractérisée par son indépendance, son esprit d'innovation et sa haute qualité.

En vertu de l'article 103 de la loi sur la navigation aérienne (LNA), cette compagnie jouit d'une position juridique particulière. Elle constitue un instrument essentiel pour assurer le trafic aérien public touchant notre pays. Le DFTCE est l'autorité concédante et les statuts de Swissair sont soumis à notre approbation.

2. Swissair nous a toujours informés directement et nous sommes aussi renseignés en permanence par notre représentant au conseil d'administration. Les pourparlers exploratoires entre les compagnies concernées sont presque terminés. Comme il est maintenant question d'engager des négociations formelles, nous estimons que le moment est venu de demander à Swissair des précisions, afin que nous puissions nous prononcer en connaissance de cause.

3. En fait, il y a plusieurs années déjà que Swissair a reconnu la nécessité de coopérer avec d'autres compagnies, notamment dans le secteur technique (acquisition d'avions, entretien). Ces dernières années, cette collaboration s'est intensifiée à la suite de la déréglementation et de la libéralisation du trafic aérien. Swissair a renforcé sa coopération avec AUA et SAS dans le cadre du groupe «Alliance européenne de la qualité», ainsi que sur le plan intercontinental avec Delta Air Lines et Singapore Airlines, dans le groupe «Global Excellence».

Les conditions générales de notre aviation civile se sont détériorées à la suite de notre refus d'adhérer à l'EEE. En outre, la mise à l'écart de la Suisse a aggravé la position actuelle de Swissair. Ces deux inconvénients sont toutefois atténués par la déclaration commune formulée dans l'Accord sur le transit, selon laquelle la Suisse et la CE entendent signer un accord non discriminatoire de trafic aérien si l'Accord sur l'EEE avec la Suisse ne devait pas aboutir. Le 7 juin 1993, le Conseil des ministres de la CE a fixé la marche à suivre en chargeant la Commission de la CE d'élaborer le mandat de négociations.

4. Les solutions de rechange sont fonction de la situation dans laquelle se trouve actuellement le transport aérien. Nous avons demandé à Swissair de faire appel à un conseiller d'entreprise indépendant et expérimenté, afin qu'elle soit à même de nous indiquer d'autres options que le projet Alcazar, dans lequel cette personne ne devrait pas être impliquée. Il appartiendra ensuite à la compagnie de les présenter et de les évaluer.

5. La refonte en cours de la loi sur la navigation aérienne ne tient pas compte du projet Alcazar. Si celui-ci aboutit, la loi devra éventuellement faire l'objet d'une nouvelle révision partielle, dont l'ampleur ne pourra être définie que lorsque le résultat des négociations sera connu.

Kühne: Die Verhandlungen der Swissair mit anderen Fluggesellschaften über eine internationale Managementgesellschaft und allenfalls spätere, weiterreichende Formen der Zusammenarbeit haben grosse Konsequenzen.

Die CVP-Fraktion will verschiedene Fragen geklärt haben: Insbesondere will sie gute Verbindungen für die Schweiz im zukünftigen Luftverkehr sicherstellen, die Zukunft der Swissair eventuell auch in veränderter Form ermöglichen, Rahmenbedingungen gestalten, die Verhandlungen aus einer starken Position gewährleisten, die Schweiz als bedeutenden Standort erhalten und damit ein grosses und interessantes Arbeitsplatzangebot sichern.

Wichtigste Kriterien für die Gestaltung der Zukunft der Swissair sind optimale unternehmerische Führung und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Auf unternehmerische Entscheide wollen wir nicht direkt Einfluss nehmen. Die Politik kann und muss aber den Weg ebnen, damit der Konkurrenzkampf mit gleich langen Spiessen geführt werden kann und damit allenfalls auch verhandelt werden kann. Dazu gehören insbesondere der Zutritt zum Markt – es geht vor allem um den europäischen Markt –, der zeitgerechte Ausbau und der optimale Betrieb der Luftverkehrsinfrastruktur.

Bei einer Zusammenarbeit und noch mehr bei Zusammenschlüssen werden die Unternehmen einerseits nach ihrer Substanz – das ist aber weniger wichtig –, andererseits nach ihren zukünftigen Ertragschancen bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten und der zukünftige Ertrag schlagen bedeutend stärker zu Buche. Die Zukunftschancen sind somit die eigentlichen Verhandlungstrümpfe. Dazu kommt, dass die Swissair nicht in den Zugzwang kommen darf, ein Abkommen um jeden Preis abschliessen zu müssen.

Bei der Luftverkehrsinfrastruktur und deren Benützung sind gewisse Schwachstellen nicht zu übersehen. Restriktive Vorschriften und das Fehlen einer Ueberholspur führen zu notorischen Verspätungen in Zürich und damit zum Abbau der Standortgunst dieses Flughafens. Die Attraktivität der Swissair leidet ganz eindeutig darunter. Ich kann da aus Erfahrung reden: Gerade am letzten Sonntag, dem 13. Juni, haben einige Mitglieder des FC Nationalrat eine lange Zeit auf der Warteschlange über dem Kanton Schaffhausen und dem benachbarten süddeutschen Raum verbracht.

Zur Frage der Luftverkehrsinfrastruktur wird Herr Baumberger im Namen der CVP-Fraktion weitere Ausführungen machen.

Im Jahre 1993 hat die Swissair kein einziges neues Landrecht in einem westeuropäischen Land erhalten. Der Präsident des Verwaltungsrates der Swissair hat vor der CVP-Fraktion die Ablehnung des EWR-Vertrages als klaren Nachteil für das Unternehmen gewertet. Die Krokodilstränen gewisser Kreise sind fehl am Platz; diese Auswirkungen waren zu erwarten. Seit der Ablehnung des EWR-Vertrages werden entsprechende Gesuche der Swissair angeblich mit viel Wohlwollen geprüft, jedoch zurückgestellt, bis die Regelungen mit Schweden, Oesterreich und Finnland getroffen sind.

Ich möchte das Beispiel der Destination Bologna anführen: So wird die Swissair im Konkurrenzkampf entscheidend zurückgebunden. Einmal besetzte Destinationen sind nachher sehr schwierig zurückzuholen. Ich erinnere daran, dass 75 Prozent der Fluggäste der Swissair Ausländer sind. Die Schweiz muss alles unternehmen, um diese Benachteiligungen zu beseitigen oder wenigstens abzubauen. Dazu sind die Mittel der Aussenpolitik einzusetzen: Der Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit der EG hat Priorität. Verkehrspolitisch sind klare Signale auszusenden, insbesondere bei der Frage der zügigen Realisierung des Alpentransits. Ebenfalls sind die wirtschafts- und sogar bildungspolitischen Möglichkeiten auszuschöpfen und als Verhandlungstrümpfe einzusetzen.

Wir wissen, dass der bilaterale Weg beschwerlich ist; wir müssen ihn aber hartnäckig beschreiten und das Beste daraus machen. Das ist wichtig für die Swissair und für unser Land; zugleich ist es eine wertvolle Erfahrung für künftige Verhandlungen zur Wahrung unserer Interessen.

Oehler: Als der Bundesrat vor etwas mehr als zwei Wochen der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat der Swissair über den Vizekanzler über Radio und Fernsehen mitteilen liess, was sie zu machen hätten bzw. welche Informationen er von ihnen erwarte – nämlich einen externen Berater und die Ausarbeitung von Alternativen –, hatte, scheint mir, wenige Stunden zuvor – an der Sitzung an jenem Montag – ein Aha-Erlebnis die Runde in der Landesregierung gemacht. Ich persönlich habe hierfür kein Verständnis, zumal der Bundesrat beim richtigen Durchlesen bzw. bei der Beurteilung des Jahresberichtes 1992 auf Seite 31 selber hätte nachlesen können, was die Swissair beabsichtigt und welche Aufgaben sich die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der Swissair übertragen bzw. anderen übergeben haben.

Ich habe für diese Mitteilung über Radio und Fernsehen um so weniger Verständnis, als der Generalsekretär des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes nicht nur im Verwaltungsrat, sondern seit mehr als einem Jahr sogar im Ausschuss des Swissair-Verwaltungsrates sitzt. Aus diesem Grunde glaube ich, dass der Vorwurf an unsere Adresse, wonach wir Politiker uns in die Geschäfte der Swissair einmischen, fehl am Platz ist. Adressat in dieser Angelegenheit hätte an und für sich der Bundesrat sein müssen.

Ich bin der Meinung, dass es nun auch unsere Aufgabe ist, uns dieser Frage anzunehmen. Herr Kühne hat es dargelegt: Die Swissair ist auf verschiedenen Gebieten auf die Zustimmung sowohl des Bundesrates als auch des Parlamentes angewiesen. Aber die Vorwürfe, beispielsweise aus Gewerkschaftskreisen aus dem Kanton Zürich, wonach eines der Projekte – Alcazar – Arbeitsplatzabbau im Kanton Zürich und bei der Swissair generell mit sich bringen würde, sind an die Adresse des Bundesrates, des Parlamentes und der Geschäftsleitung fehl am Platz. Vielmehr müssten die Zürcher selber einmal Ordnung vor der eigenen Türe schaffen: Unnütze Behinderungen für das Unternehmen und im Ausbau der Infrastruktur über Initiativen müssen aufhören.

Ich glaube, dass es nicht unsere Aufgabe sein darf, der Swissair Leitlinien für die Gestaltung ihrer unternehmerischen Zukunft zu geben. Wenn Sie den Jahresbericht durchgehen, stellen Sie selber fest, dass letztlich kein Staat zu machen ist, wenn halbleere Flugzeuge in Europa, zu weniger als zwei Dritteln ausgelastete nach Nordamerika und zu 70 Prozent ausgelastete nach Südostasien fliegen. Daraus können wir den einfachen Schluss ziehen, dass irgendwann irgend etwas zu passieren hat, wenn dieses Unternehmen seine Zukunft erfolgreich gestalten will. Und es ist doch letztlich unser Ziel, dass wir der Swissair Rahmenbedingungen schaffen und die Möglichkeit geben, selber erfolgreich in die Zukunft zu gehen.

Im Text meiner Interpellation habe ich dem Bundesrat die Frage gestellt, ob es nicht möglich wäre, anstelle der Ihnen bekannten vier Unternehmungen eine andere Wahl des Zusammenschlusses zu treffen, beispielsweise mit einem japanischen, mit einem chinesischen oder einem amerikanischen Unternehmen. Ich begreife die Antwort des Bundesrates, zumindest in diesem Fall. Er kann es nicht übernehmen, der Swissair die Geschäftspartner auszusuchen. Ich glaube aber – das können Sie auch auf Seite 31 des Jahresberichtes 1992 nachlesen –, dass die Swissair bereits Alternativen ausgearbeitet hat.

Um so mehr überrascht es mich, dass offenbar von der Geschäftsleitung des Luftfahrtunternehmens Missstimmigkeiten an die Öffentlichkeit herangetragen werden und dass Herr Bundespräsident Ogi seit einigen Tagen aus jener Geschäftsleitung von einem aussenstehenden Mitglied bereits eine Alternative vorliegen hat.

Unser Ziel muss es sein, dem Luftfahrtunternehmen ab Standort Schweiz optimale Rahmenbedingungen und im Ausland optimale Landerechte einzuräumen. Ob das mit Kooperation oder mit Fusion geschieht, das kann und darf doch letztlich nicht ein Entscheid dieses Parlamentes sein. Wir führen eine «Defizitpolitik» im Strassenverkehr, und wir führen sie weiter im Schienenverkehr. Machen wir nicht den Fehler, dass wir uns in Luftfahrtpolitik und in Luftfahrtunternehmungspolitik üben und diese «Defizitpolitik» auch in die Luft tragen! Unsere Wasserfahrtpolitik ist bereits am Ende.

Erlauben wir es jenen Leuten, die das verstehen, diese Politik zu betreiben. Dann bin ich sicher, dass das Schweizerkreuz im roten Feld auch in Zukunft die Schweiz im Ausland vertreten wird.

Mit Emotionen und mit Gefühl müsste man sagen: selbständig; aber der Verstand und die kühle Rechnerei sagen mir persönlich: Selbständig ab Standort Schweiz die ganze Welt zu befliegen und zu bedienen ist ein Ding der Unmöglichkeit.

Frey Walter: Wie kommt eine Partei dazu, sich in die Geschichte eines unabhängigen Unternehmens einzumischen, wie es die Swissair ist? Das wurde ich in der letzten Zeit oft gefragt – gerade weil ich als Unternehmer bekannt bin, der für eine freiheitliche Marktordnung eintritt.

Die Antwort ist gar nicht so schwierig. Der Bundesrat gibt sie in seiner Stellungnahme zur dringlichen Interpellation der grünen Fraktion (93.3270) selber, und zwar sehr gut:

«Das Projekt Alcazar, d. h. die Pläne für ein engeres Zusammengehen der Swissair mit KLM, SAS und AUA, tangiert öffentliche Interessen und besitzt eine staatspolitische Dimension. Die internationale Zivilluftfahrt ist ein wichtiger Standortfaktor für Industrie, Dienstleistungen sowie Tourismus. Von ihm sind zahlreiche Arbeitsplätze abhängig, nicht nur in den Flughafenregionen Zürich, Genf und Basel. Für die Schweiz ist aber auch die Strahlkraft der Swissair für unsere eigenständige, innovative und qualitativ hochstehende Wirtschaft von grösster Bedeutung.

Rechtlich nimmt die Swissair gemäss Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) eine besondere Stellung ein. Sie bildet ein wesentliches Instrument zur Sicherstellung des öffentlichen Luftverkehrs innerhalb sowie von und nach der Schweiz. Das EVED ist Konzessionsbehörde, und die Statuten der Swissair unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.» (Ziff. 1)

Die Swissair hat praktisch eine Monopolkonzession des Bundes. Wenn nun das Projekt Alcazar so ausgeführt wird, wie es veröffentlicht wurde – die Unterlagen, die im Verwaltungsrat diskutiert wurden, die Lösungen, die von der Geschäftsleitung vorgeschlagen wurden, sind ja in die Öffentlichkeit gelangt –, dann ist die Swissair nicht mehr ein eigenständiges schweizerisches Unternehmen, sondern wird zum Minoritätspartner einer zusammengeschlossenen europäischen Fluglinie. Sie gibt ihre unternehmerische Selbständigkeit also praktisch auf. Dann, Herr Kollege Oehler, müssten wir das Luftfahrtgesetz ändern, und das wäre wahrscheinlich mit einem fakultativen Referendum verbunden; darum ist die Sache hochpolitisch.

Zum Projekt Alcazar, wie es vorliegt: Es geht nicht um eine zusätzliche Kooperation, um eine Zusammenarbeit, wie sie bereits mit Delta Air Lines eingegangen wurde; nein, es geht um einen Zusammenschluss zu einem Unternehmen, in dem die Swissair nach diesen Unterlagen noch 30 Prozent Anteil hätte. Dieser Schritt würde in zwei Stufen erfolgen: Ab sofort würden praktisch alle Kompetenzen – auch über die Aktiva – in einer Managementgesellschaft konzentriert, in einem zweiten Schritt würde dann die sogenannte Fusion erfolgen.

Das muss einen nachdenklich stimmen, wenn man zur gleichen Zeit hört, wie die Bewertung vorgenommen wurde. Es gibt eine Studie von J. P. Anderson, die den Substanzwert der Swissair – verglichen mit den anderen drei Partnern – mit 49 Prozent bewertet. Aber in dieser Zielsetzung hier wird von 30 Prozent geredet!

Gott sei Dank hat der Präsident des Verwaltungsrates auch vor der SVP-Fraktion gesagt, dass all diese Dinge, die da stehen, ja noch gar nicht abgesehen seien und dass es sich nur um ein Diskussionspapier handle.

Dies ist ein Vorschlag an den Verwaltungsrat, der ernst genommen werden muss. In diesem Vorschlag ist beispielsweise auch enthalten, dass in bezug auf die Kosten eines solchen Zusammenschlusses – sprich Fusion – der grösste Teil für den Sozialplan anfallen würde, nämlich rund 980 Millionen Ecu oder nach heutigem Umrechnungskurs etwa 1,7 Milliarden Schweizerfranken.

Da liegt – das müssen Sie zugeben – der Verdacht relativ nahe, dass eine Unternehmung, in der die Swissair nur noch die Minderheit hat, ausgerechnet in der Schweiz besonders viel Personal abbauen würde: in einem Land, wo die Löhne nicht die tiefsten und wo vielleicht die Bindungen an die Gewerkschaften nicht die stärksten sind.

Was kann die Politik tun, was soll die Politik nicht tun? Herr Oehler hat es gesagt, und hier gebe ich ihm recht: Wir müssen die Rahmenbedingungen für die Swissair verbessern. Ich denke an Landegebühren, Streckengebühren, ich denke an eine Reduktion der Benützungseinschränkungen auf den Flugplätzen, auch über die Kantone – hier können wir etwas für die Swissair tun. Was wir nicht machen wollen, das ist, eine zweite SBB zu schaffen. In den Kommerzbereich wollen wir uns als Politiker nicht einmischen. Aber ich danke dem Bundesrat, dass er, sobald das Papier vorlag – vorher konnte er ja gar nicht reagieren –, verlangte, es sei nach Alternativen zu forschen.

Wäre es nicht möglich, in diesem noch nicht freien Markt – denken Sie daran, dass noch viel zu viele Staatsgesellschaften wie z. B. Air France in diesem Markt operieren – andere Zusammenarbeitsmodelle zu finden, die vielleicht nicht den Verlust der unternehmerischen Selbständigkeit der Swissair und damit auch der eigentlichen Luftfahrtpolitik des Bundesrates und von uns allen zur Folge hätten?

Dass der Bundesrat so prompt reagiert hat, dass der Verwaltungsratspräsident uns versichert hat, dass das alles nochmals überdacht wird und dass nach Alternativen gesucht wird, freut mich.

Ruf: Die SD/Lega-Fraktion ist nach wie vor beunruhigt darüber, in welcher Art und Weise die heikle Aufgabe der internationalen Zusammenarbeit von der Swissair angepackt wurde. Die Swissair hat für unser Land eine enorm grosse wirtschaftliche, touristische und auch ideelle Bedeutung. Man wird das Gefühl nicht los, dass sich die meisten Verantwortlichen der Swissair dessen nicht vollumfänglich bewusst sind oder es zumindest bis vor vier Wochen nicht gewesen sind.

Der ideelle Stellenwert und die Symbolik, mit denen eine nationale Fluggesellschaft in der Öffentlichkeit gemessen werden, wurden zu wenig berücksichtigt. Wenn nun die Swissair doch den vorgezeichneten Weg in Richtung Fusion und weitgehende Aufgabe ihrer Selbständigkeit gehen wird, dann sollten die Bundesbehörden nach unserer Meinung wenigstens darauf hinwirken, dass eine grösstmögliche Unabhängigkeit oder mindestens eine gewisse Selbständigkeit in Teilbereichen bestehen bleibt. In diesem Sinne war das Vorgehen des Bundesrates aus unserer Sicht richtig. Im Interesse der Erhaltung möglichst vieler Arbeitsplätze auf unseren Flughäfen ist eine optimale Mitbestimmung auch der zuständigen Bundesbehörden notwendig.

Die SD/Lega-Fraktion macht sich Sorgen um die Erhaltung der betroffenen Arbeitsplätze. Es ist also nicht alleine das Schweizerkreuz, das auf den Flugzeugen prangt, um das wir besorgt sind, sondern vor allem auch der grosse wirtschaftliche Faktor, den es zu berücksichtigen gilt.

Einmal mehr müssen wir leider zur Kenntnis nehmen, dass wir in einer Welt der zunehmenden Macht- und Kräftekonzentration leben. Diese ungesunde Entwicklung kann wohl kaum verhindert werden. Hier sollte aber so gut wie möglich Gegensteuer gegeben werden. Immerhin sind die Regionen Zürich und Genf bedeutende wirtschaftliche Zentren, und diese sind auf eine starke zivile Luftfahrt zwingend angewiesen.

Der Regio-Flughafen Basel-Mülhausen, aber auch der Flughafen Lugano-Agno werden eher stiefmütterlich behandelt. Für uns ist nach wie vor unklar, welche Auswirkungen das Projekt Alcazar auf das Tessin und die Region Basel hat. Man muss leider auch annehmen, dass sich die Swissair dazu nicht viele Gedanken gemacht hat, sonst hätte sie nicht erst nachträglich ein beratendes Expertengremium zusammengestellt, das alle heiklen Punkte aufzulisten hat. Die Tatsache der zu späten Einsetzung von Beratern deutet ebenfalls darauf hin, dass innerhalb der Swissair-Führung schwerwiegende Fehler gemacht wurden.

Heute bleibt uns nur die Hoffnung, dass noch gerettet werden kann, was zu retten ist. Wir zählen darauf, dass der Bundesrat in diesem Sinne sein möglichstes tun wird.

On. **Borradori:** Swissair è portatrice di valori che travalicano, di gran lunga, l'importanza di una semplice compagnia commerciale. Swissair simbolizza l'efficienza, l'affidabilità e la precisione della nostra Nazione. Swissair come marchio di qualità dunque, come nostra ambasciatrice in tutto il mondo e come biglietto da visita delle nostre qualità migliori. Proprio per questo significato simbolico e per l'alto grado di identificazione del cittadino svizzero con la sua compagnia aerea di bandiera, l'opinione pubblica ha il diritto di sapere!

Il futuro destino di Swissair non può che allarmare in particolare le minoranze. In Ticino, ad esempio, abbiamo costruito in 13 anni una rete di collegamenti aerei che rappresentano uno strumento irrinunciabile per la nostra economia e per la nostra apertura culturale.

Da anni Crossair, affiliata di Swissair, svolge un'importante

fetta della sua attività in Ticino, dove opera dall'aeroporto di Lugano-Agno. Oggi, a Crossair e all'aeroporto sono legati direttamente centinaia di posti di lavoro, e indirettamente migliaia di posti nel terziario e nel secondario del Cantone.

Si pensi ai professionisti e agli imprenditori ticinesi che, grazie al collegamento aereo, si recano all'estero a cercare nuovi contatti e a creare opportunità di lavoro. Si pensi anche alle tante industrie che si sono recentemente insediate sul piano del Vedeggio, nelle immediate vicinanze dell'aeroporto.

Un declassamento di fatto dell'aeroporto di Lugano, a causa di Alcazar, avrebbe dunque gravi ripercussioni di ordine finanziario, turistico e di immagine per la regione di Lugano e per l'intero Cantone.

L'attuale rete di collegamenti aerei da e per il Ticino è stata costruita con tenacia, pazienza e perseveranza. Se Crossair non dovesse riuscire a mantenere una sua autonomia operativa nell'ambito del traffico regionale, tali sforzi potrebbero risultare, almeno in parte, vanificati.

Uno spostamento dei centri decisionali all'estero potrebbe infatti far scomparire l'attuale sensibilità per le regioni più discoste. Potrebbero non più essere ammesse prestazioni – per così dire – «politiche» non redditizie, che oggi vengono invece assicurate a minoranze periferiche come il Ticino.

Gestendo dall'estero il traffico aereo, sulla base della redditività delle diverse rotte, si rischia dunque di penalizzare non poco il traffico regionale. Conseguenza sarebbe un sempre maggiore potenziamento delle grandi città europee a scapito dei centri minori, più piccoli ma essenziali in ottica regionale.

Chiedo dunque qui, anche a nome della deputazione ticinese, che il Consiglio federale faccia tutto quanto è possibile per confermare e consolidare la presenza dell'aeroporto di Lugano-Agno nella rete dei trasporti aerei nazionali e internazionali.

Sottolineo che la struttura aeroportuale rappresenta ormai, anche grazie a Crossair, uno strumento irrinunciabile e determinante per l'intera economia cantonale.

Il mio auspicio – e questo era uno degli scopi della mia interpellanza – è che il Consiglio federale aiuti il Ticino a sostenere, a difendere e a migliorare tutto quanto è stato sino ad oggi intrapreso assieme a Crossair. Si tratta, non da ultimo, di una questione di rispetto nei confronti delle minoranze e dei tentativi di queste di aprirsi, culturalmente ed economicamente, verso l'esterno. L'aeroporto e i collegamenti aerei sono uno dei mezzi che consentono di concretizzare tali sforzi.

Vollmer: Eine Vorbemerkung: Die SP-Fraktion ist überhaupt keine Anhängerin einer Alleingangsstrategie. Wenn wir hier kritische Fragen stellen, dann stellen wir sie nicht, weil wir nicht sehen, dass sich in der Luftverkehrspolitik neue Situationen ergeben haben, die neue Antworten erfordern.

An die Adresse von Herrn Frey Walter und Herrn Ruf möchte ich sagen: Wer noch im letzten Herbst eine aktive Integrationspolitik der Schweiz bekämpft hat, ist heute wenig legitimiert, die Schwierigkeiten zu beklagen – Schwierigkeiten, die mit der Perspektive der Swissair in einem Europa zu tun haben, in dem wir gegenüber dem EWR wirtschaftlich isoliert sind.

Das gilt es auch festzustellen, obwohl der EWR noch nicht in Kraft ist und obschon die schwierigen Entwicklungen im Bereich des Luftverkehrs längst eingesetzt hatten, bevor die Integrationsbemühungen der Schweiz in diesem Ausmass sichtbar wurden. Dennoch: Wir wissen, dass die Perspektiven, die Zukunftsaussichten, unserer Fluggesellschaft durch die schwierige europäische Lage, die wir uns mit der Ablehnung des EWR geschaffen haben, bedeutend schlechter geworden sind.

Niemand kann sich ernsthaft den Realitäten des sich verändernden Luftverkehrsmarktes entziehen. Da ist seit Jahren eine Entwicklung im Gange, die letztlich zwar nichts mit der Schaffung von echten Markt- und Wettbewerbsbedingungen zu tun hat, sondern vielmehr die rasche Bildung von wenigen ganz Grossen, quasi von «Halbmonopolen», begünstigt. Doch es ist wenig überzeugend bis unredlich, wenn die Luftverkehrsprotagonisten jetzt plötzlich die Probleme und Folgen der weltweiten Deregulierung bedauern. Sie selber waren es doch – dazu gehört auch die Swissair –, die vorher ganz kräftig

an dieser Deregulierungsschraube gedreht haben. Ganz abgesehen davon, dass es peinlich anmutet, wenn jetzt auf der Ebene von Markenzeichen, von der Symbolik des Schweizerkreuzes auf den Flugzeugheckflossen, argumentiert wird. Wir sind ja durch diese Politik schon genügend geschädigt, durch eine Politik, die nur noch den Mythos pflegt. Doch damit lassen sich offenbar zumindest höhere Verkaufsaufgaben bei einigen Zeitungen erzielen, und – man kommt nicht ganz um den Eindruck herum – davon lässt sich sogar der Bundesrat verunsichern.

Trotzdem sind ganz konkrete Fragen an die Politik gestellt. Nach verschiedenen Vorrednern kann ich darauf verzichten, nochmals auf die doch eigentümliche Hektik des Bundesrates einzugehen, eines Bundesrates, welcher ja durch einen der höchsten Chefbeamten direkt im Verwaltungsratsausschuss vertreten ist und so von allem Anfang an mit einbezogen war. Eklatant widersprüchlich ist die Haltung des Bundesrates deshalb, weil er sozusagen à la carte einmal das öffentliche Interesse und damit die Mitverantwortung in den Vordergrund stellt und ein andermal wieder auf die privatwirtschaftliche Struktur und den nötigen unternehmerischen Spielraum pocht.

Anlässlich der Revision des Luftfahrtgesetzes schafft man sogar einen neuen Subventionsartikel. Man bemüht sich intensiv um ein neues Luftverkehrsabkommen mit der EG, wo man sogar bereit ist, allenfalls in anderen Bereichen Zugeständnisse zu machen. Oder denken wir an die immensen Infrastrukturleistungen, welche von der Öffentlichkeit zugunsten des Luftverkehrs erbracht werden, auch wenn die Mittel dafür nicht direkt in die Taschen der Swissair fließen – ganz abgesehen von den staatlichen Privilegien, die der Swissair gesetzlich zugestanden werden! Andererseits hat der Bundesrat noch vor gut einem Jahr im Zusammenhang mit einer Interpellation über Personalprobleme zum Ausdruck gebracht, dass er keinen Handlungsbedarf sieht, wenn es um Beschäftigungsfragen geht, denn er möchte ja nicht in die unternehmerische Freiheit eingreifen.

Man könnte, überspitzt formuliert – ich sage ausdrücklich: überspitzt –, daraus schliessen, dass die Bemalung der Heckflossen der Flugzeuge mit dem Schweizerkreuz für einige Politiker wichtiger ist als die Zukunft der Menschen, die in diesen Bereichen beschäftigt sind. An der Art und Weise, wie man mit dem Personal und den Beschäftigungsfragen umgeht, bestimmt sich für uns gerade auch die Glaubwürdigkeit des Managements und der übergeordneten Organe.

Die schriftliche Antwort des Bundesrates ist deshalb für uns nicht befriedigend, wenn man einfach die beiden Szenarien, Fusion einerseits, Alleingang andererseits, einander gegenüberstellt. Wir erwarten für das wahrscheinlich unumgängliche Fusionsszenario, dass sich die politischen Behörden mit Nachdruck für die Interessen der Beschäftigten einsetzen.

Einmal mehr stehen wir hier vor einer wenig erfreulichen Tatsache. Es gibt viele Anzeichen dafür, dass sich die im europäischen Vergleich äusserst schwachen schweizerischen Sozial- und Mitwirkungsrechte der Arbeitnehmer nicht als Stärkung der schweizerischen Wettbewerbsposition erweisen. Im Gegenteil, es ist zu befürchten, dass in einer multinational-fusionierten Gesellschaft der Arbeitsplatzabbau unser Land gerade deshalb trifft, weil wir einen so schlechten Kündigungsschutz haben und praktisch keine Mitbestimmung kennen.

Wenn nun hier die Herren Frey Walter und Ruf dies beklagen, möchte ich diese beiden Herren auffordern, mitzuhelfen, die schweizerische Sozialgesetzgebung zu verbessern, damit in Fällen solcher multinationaler Fusionen der Abbau nicht auf die Schweiz zurückfällt – weil der Abbau hier offenbar am einfachsten zu machen ist.

Wir wehren uns auch dagegen, dass man jetzt meint, man könne unsere schweizerische Position dadurch stärken, dass wir im Bereiche des Luftverkehrs völlige Wildwestverhältnisse einführen, sämtliche Schutzvorkehrungen im Umweltbereich und Massnahmen im Lärmbereich einfach aufheben und der Bevölkerung immense Lasten zumuten. Das wird unsere Wettbewerbsposition nicht stärken, im Gegenteil.

Der Bundesrat schuldet uns konkrete Antworten auf Fragen, welche er selber mit seiner Intervention, mit seiner Stellungnahme aufgeworfen hat. Glaubt er denn allen Ernstes an Alter-

nativen zu der von der Swissair anvisierten Fusion? Gibt es denn seiner Meinung nach überhaupt noch andere Fusionspartner? Oder gibt es allenfalls wirtschaftliche Interessen, die dahinterstehen könnten, denen besser gedient wäre, wenn die Schweiz mit anderen Partnern zusammenspannen würde? Welche Auswirkungen hat die Nichtbeteiligung am EWR auf diese möglichen Fusionsverhandlungen? Wir wissen, dass in einer zweiten Stufe des vorgesehenen Projektes Alcazar letztlich auch das Parlament zum Zuge kommen wird; denn es wird in jedem Fall auch Änderungen des Luftfahrtgesetzes brauchen. Haben wir aber dannzumal nicht nur noch das abzusegnen, was uns heute nicht zum Entscheid vorgelegt werden muss, was heute aber faktisch, unternehmenspolitisch «eingefädelt» wird? Wir erwarten hier vom Bundesrat noch konkretere Antworten, als er sie uns in der schriftlichen Antwort gegeben hat.

Zum Schluss: Die Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion ist keine Intervention gegen eine möglicherweise unausweichliche Fusion. Wir erwarten lediglich, dass die politischen Behörden ihre sozialpolitische Verantwortung in diesem Fusionsprozess wahrnehmen und mit dafür sorgen, dass die Fusionskosten letztlich nicht von den Beschäftigten in unserem Lande getragen werden müssen.

Frey Walter: Herr Vollmer, Sie haben mir die Legitimation abgesprochen, über diese Thematik zu sprechen, weil ich ein EWR-Gegner sei – und ich bin es. Das zeigt, wie politisierend Sie diese Sachfrage angehen. Denn bei Ihrem Intelligenzgrad und Ihrem Wissensstand mute ich es Ihnen zu, dass Ihnen bekannt ist, dass das Luftverkehrsabkommen mit der EG Teil des Transitvertrages ist, der extra abgeschlossen wurde für den Fall, dass der EWR nicht mit uns zustande kommen würde. Es ist Ihnen sicher auch bekannt, dass es unserem Bundespräsidenten am 7. Juni 1993 gelungen ist, den Ministerrat zu überzeugen, dass er der EG-Kommission ein Verhandlungsmandat erteilt; sie soll die Verhandlungen mit der Schweiz über dieses für uns so wichtige Luftverkehrsabkommen auf September 1993 aufnehmen.

Sie sehen, Herr Vollmer, man kann durchaus ein EWR-Gegner sein und für die Swissair eintreten!

Frau Diener: Es waren nicht die Fusionsgespräche, die die grüne Fraktion zu ihrer dringlichen Interpellation veranlasst haben, sondern es war die Reaktion des Bundesrates von Ende Mai.

Herr Bundespräsident: Was war für Sie und für den Bundesrat so überraschend und neu, dass Sie plötzlich an die Öffentlichkeit treten und intervenieren mussten? Sie haben auf unsere Frage hin bestätigt, dass Sie laufend informiert worden sind. Es ist auch bekannt, dass diese Gespräche innerhalb von Europa schon früher stattgefunden haben. Nicht erst in diesem Jahr, sondern schon im vergangenen bzw. einige Jahre zuvor sind die ersten Kontakte geknüpft worden. Warum also diese Ueberraschung?

Ich habe hierzu noch einige spezielle Fragen: Hat der Bundesrat das, was er in der Öffentlichkeit Ende Mai vertreten hat, dem Verwaltungsrat und der Leitung der Swissair schon früher bekanntgegeben? Haben schon früher solche Gespräche stattgefunden, in denen der Bundesrat seine Vorstellungen und seine Kritik bekanntgab, die er nun geäussert hat? Wann fanden solche Gespräche überhaupt statt? Welches sind die Rezepte des Bundesrates auf diese Ueberkapazitäten im Flugverkehr, auf dieses Preisdumping? Welche Vorstellungen für Alternativen haben Sie, um diesen Problemen zu begegnen? Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass seine Intervention Ende Mai die Verhandlungsposition der Swissair eigentlich geschwächt hat, und zwar auch bei den Verhandlungspartnern? Es war ja eine Form von Blossstellung dieses Swissair-Managements, irgendwie auch die Andeutung einer gewissen Unfähigkeit; zumindest in der Bevölkerung bei uns, in der Schweiz, hat das so gewirkt. Sind Sie nicht auch der Meinung, dass diese öffentliche Intervention der Swissair in ihren Verhandlungen geschadet hat?

Grundsätzlich teilt die grüne Fraktion die Auffassung, dass die Swissair ein gewisses Nationalsymbol ist und dass ein Ver-

schwinden dieses Symbols sicher auch im Bereich des schweizerischen Tourismus ein Verlust wäre. Doch das Verschwinden dieses Symbols mit einem «Ausverkauf der Heimat» gleichzusetzen, wie es gewisse Leute hier tun, scheint uns übertrieben zu sein. Zudem ist es erstaunlich, dass gerade jene Politiker, die sonst immer von Liberalisierung und unternehmerischer Freiheit sprechen, nun plötzlich bei der Frage der Swissair für staatliche Interventionen plädieren.

Die Globalisierung der Märkte – sie steht hier ja immer im Vordergrund – macht auch vor der Swissair nicht halt. Wenn jetzt Bundesrat und Parlament in die Swissair-Unternehmensführung eingreifen wollen, müssen wir bereit sein, Subventionen für einen sogenannten Alleingang der Swissair zu sprechen. Eine solche Finanzpolitik wäre jedoch angesichts der leeren Bundeskassen sicher nicht opportun; wenn ich z. B. an die prekäre Finanzsituation der SBB denken, ist das schlicht nicht denkbar.

Insgesamt sind wir Grünen sehr beunruhigt über die Vielzahl der ungelösten Probleme im Bereich der Luftfahrt. Der Zusammenschluss einzelner Fluggesellschaften ist betriebswirtschaftlich sicher sinnvoll. Ich denke da an die Deregulierung des Himmels «Open Sky 1997». Aber diese Deregulierung und dieser Zusammenschluss bieten eben für viele anstehende Probleme im Bereich der Luftfahrt keine Lösungen an.

Diese Fusion, wenn sie zustande kommt, ist letztlich nur eine altbekannte wirtschaftliche Massnahme mit zwei Säulen: Die eine Säule ist die Rationalisierung, die zweite Säule ist die Erschliessung neuer Märkte und eine Nachfragesteigerung, ein neues Angebot.

Aber was heisst schon Rationalisierung? Rationalisierung bei den Strukturen heisst doch nichts anderes als Personalabbau; das steht auch schwarz auf weiss da. Es wird damit gerechnet, dass eine Lohnkostenreduktion von 15 Prozent stattfindet. Das heisst – mit anderen Worten – Abbau von Stellen, und das bedeutet wiederum eine steigende Zahl von Arbeitslosen, wobei die entsprechenden Kosten zu einem grossen Teil auf die Allgemeinheit überwälzt werden.

Was heisst «Erschliessung von neuen Märkten und Erweiterung des Angebotes» oder «Anreiz für Nachfragesteigerung»? 30 bis 50 Prozent Verkehrsleistungsangebot sollen neu daraus entstehen. Was heisst das? Das heisst doch letztlich nichts anderes als Anreiz für weitere Mobilität. Keine Antworten bieten diese zwei Strategien hingegen in bezug auf die Folgen in der Ökologie; keine Antworten darauf, welche Folgen das für die Bahnen in Europa und im Bereich der Kostenwahrheit des Verkehrs hat. Das wären die Schattenseiten der Marktfreiheit und der Deregulierung.

In diesem Zusammenhang, Herr Bundespräsident, noch zwei weitere Fragen:

1. Was unternehmen Sie, was unternimmt der Bundesrat, damit Ihre Bahnen dereinst nicht «überflogen» werden? Man gebe sich Rechenschaft, dass die Luftfracht täglich an Marktanteilen gewinnt, die Zunahme bewegt sich zwischen 30 und 40 Prozent. Diese Marktanteile gehen andererseits der Bahn verloren. Was unternehmen Sie hier? Das würde uns sehr interessieren.

2. Wie beantworten Sie den Druck der Swissair, das Abflug- und Landeprozeder insofern zu ändern, dass künftig in Minutenabständen gestartet und gelandet werden kann? Heute wird ja ungefähr im Abstand von zweieinhalb Minuten gestartet und gelandet. Wenn Sie diese Forderung der Swissair erfüllten, würde das eine Verzweieinhalbfachung der jetzigen Landungen bedeuten. Ist das mit unseren rechtlichen Bestimmungen über den Lärmschutz vereinbar? Ist das mit dem Abkommen vereinbar? Ich erinnere daran, dass Sie für das Jahr 1993 die Nachtflugverbote durchlöchern haben, d. h., Sie haben für den Nichtlinienverkehr eine Steigerung der Nachtflüge um 35 Prozent zugelassen. Wieweit sind da die ökologischen Auflagen des Buwal kongruent zu dem, was hier nachher verkehrspolitisch getan wird?

Wir wären froh, wenn Sie uns diese Fragen auch noch beantworten könnten.

M. Cavadini Adriano: Nous discutons aujourd'hui d'un projet qui touche Swissair, sans en connaître les éléments de détail,

parce qu'on se trouve encore dans une phase exploratoire. Nous discutons de l'avenir d'une société importante qui porte dans le monde l'image de la Suisse, mais qui reste une société dont le 80 pour cent du capital est privé.

Pour le groupe radical, la retenue s'impose. Ce sont les organes de Swissair – direction, conseil d'administration, assemblée des actionnaires – qui, en définitive, seront les seuls à pouvoir et à devoir prendre une décision quant à l'avenir et à la stratégie de leur compagnie. A notre avis, il faut leur faire confiance!

Tout en comprenant le grand rôle, l'image et le symbole que représente Swissair pour notre pays et son effet indirect, mais sûrement positif, sur d'autres activités suisses, nous sommes convaincus qu'une société privée ne peut pas mener publiquement des pourparlers délicats ou des négociations sans affaiblir sa position vis-à-vis de ses concurrents et de ses partenaires.

Le groupe radical est donc d'avis que seuls les organes de Swissair devront choisir la meilleure solution pour assurer la rentabilité financière de l'entreprise, et donc sa survie, vu que l'Etat ne pourra pas être appelé à couvrir des pertes. Il n'en a pas les moyens, et nous ne voulons pas répéter l'expérience des chemins de fer.

Le fait que les dirigeants de Swissair discutent actuellement des solutions futures, quand la société est encore saine et compétitive, est un élément positif qui ne peut que renforcer leur position dans les futures négociations. D'autre part, Swissair a besoin du soutien de la politique, dans l'amélioration des infrastructures (et nous savons qu'en Suisse les freins et les difficultés ne manquent pas!), des conditions-cadres (négociations avec la Communauté), mais aussi pour l'obtention de la concession fédérale. Il faudra donc que les organes de Swissair puissent convaincre l'autorité politique que la solution qu'ils auront choisie était la meilleure sous tous les aspects, par rapport aux autres alternatives.

Dans cette optique, il nous paraît utile que les autres variantes soient aussi étudiées en profondeur dans les prochains mois. Aggiungo due parole su Crossair, che in 12 anni di attività ha sviluppato una rete preziosa di collegamenti nazionali e transfrontalieri di interesse vitale soprattutto per il Canton Ticino. E' chiaro che il mantenimento di queste linee sarà determinato dal loro successo e dal loro risultato economico. E' però importante che in questa nuova strutturazione della Swissair, la Crossair e le linee regionali non vengano sacrificate a favore di altre destinazioni magari più redditizie. Mi auguro che i dirigenti di Swissair e di Crossair tengano conto anche di questa importanza regionale e nazionale nei loro studi e nel loro esame per il futuro della loro compagnia.

Jaeger: Man könnte sich die Frage stellen: Warum diese ganze Aufregung? Alcazar hat offensichtlich bei vielen Politikern gewirkt wie der Fuchs, der in den Hühnerstall eindringt. Was macht die Swissair, was versucht sie? Sie versucht, sich in einer sich verändernden Umwelt zu behaupten; sie versucht, mit dem «Problem der kleiner werdenden Welt» fertigzuwerden, das Problem der grösser werdenden Märkte zu meistern, die immer schwieriger werdende Kostensituation zu bewältigen, und sie versucht auch – sagen wir es ganz offen –, mit den Regulierungen fertigzuwerden, von denen sie betroffen ist. Sie wissen es: Gerade im Bereich der Luftfahrt haben wir es mit immensen, weltweiten Ueberkapazitäten zu tun, die eben sowohl von der Kostenseite her wie auch von der Marketing-, von der Absatzseite her die Probleme für diese Luftfahrtunternehmen ständig verschärft haben. Nicht nur für die Swissair, auch für grössere Unternehmungen ist es schwierig geworden.

In diesem Umfeld sucht nun die Unternehmungsleitung nach neuen Kooperationsmöglichkeiten; sie versucht beispielsweise, mit der KLM, mit der SAS und der AUA zusammen eine stärkere Marktposition zu erreichen. Ich sage Ihnen ganz offen: Ich möchte kein «Hayek» sein und nicht auch noch in die «Sanierergilde» eintreten, die sich da empfohlen hat, um der Swissair weiterzuhelfen. Aber ich meine: Wahrscheinlich wird Alcazar am Schluss die einzige Möglichkeit sein, sich langfristig erfolgreich behaupten zu können.

Nun etwas zu den schrillen Tönen, die wir gehört haben: Wir haben sie von den Laissez-faire-Anhängern gehört, aber auch von den ökonomischen Heimatschützern.

Zuerst zu den Laissez-faire-Politikern. Man muss sich natürlich schon bewusst sein, dass der Bund hier tatsächlich eine Verantwortung zu übernehmen hat, nicht nur als Aktionär, sondern auch als Konzessions- und Aufsichtsbehörde. Denken Sie an die über hundert bilateralen Luftverkehrsabkommen, denken Sie an die Infrastrukturleistungen der öffentlichen Hand! Es ist natürlich klar, dass es dem Bund nicht gleichgültig sein kann, was hier passiert. Das Informationsbedürfnis ist legitim, das Kritikbedürfnis ist legitim; das ist das eine. Eine andere Frage ist es aber, ob man hier noch weiter gehen möchte, indem man dann auf die strategische, ja sogar auf die operative Führung dieses Unternehmens Einfluss nehmen möchte. Ich bin froh, Herr Frey Walter, dass Sie gesagt haben, man solle keinen Einfluss auf den Kommerz nehmen. Auch der Bundesrat möchte – als Konsequenz von dem, was er noch vor einer halben Stunde zu den PTT gesagt hat – die unternehmerischen Freiräume belassen. Aber ich bin aufmerksam geworden, als ich in der Antwort auf Punkt 5 der Interpellation der christlichdemokratischen Fraktion gelesen habe, der Bundesrat ersuche die Swissair, Alternativvorschläge von aussenstehenden Experten ausarbeiten zu lassen und vorzulegen: Ob der Alleingang der Swissair eine Alternative darstelle, sei abzuklären. Was würde der Bundesrat machen, wenn diese aussenstehenden Experten zu einer anderen Lösung kämen? Würde er der Swissair irgendwelche Handlungsrichtlinien auf den Weg geben?

Ich glaube, so kann es ja nicht gehen. Wir müssen hier ordnungspolitisch sauber verfahren und dazu stehen, dass die operative und vor allem auch die strategische Führung ausschliesslich Sache des Unternehmens zu sein haben und es auch bleiben müssen.

Nun noch zu den «heimatschützerischen» Argumenten. Natürlich ist die Swissair eine nationale Institution. Aber trotzdem bin ich der Meinung: Hände weg von der Einflussnahme, Hände weg auch hier vom Mythos; denn mit nationalen Mythen können wir ökonomisch auf den heutigen, grossen, grenzübergreifenden Märkten schlicht und einfach nicht überleben, sondern hier sind die Fragen anders gestellt. Es geht um ökonomische Realitäten auf der Absatzseite; es geht um ökonomische Realitäten auf der Kostenseite. Mit solchen Fragen muss sich eine Unternehmungsführung auseinandersetzen. Ich meine, es ist leicht, hier an die Adresse der Verantwortlichen zu sagen: Ihr sollt einmal andere Ideen haben. Solche Ideen entspringen wieder einmal den Vorstellungen, die sich «der kleine Moritz» von der grossen Luftfahrt-Unternehmungsführung macht.

Noch etwas zu den EWR-Rahmenbedingungen. Herr Frey Walter, ich bin durchaus mit Ihnen einverstanden, dass ganz sicher nicht nur der EWR für die Situation verantwortlich ist. Schon deshalb nicht, weil der EWR-Vertrag noch gar nicht in Kraft getreten ist. Aber eines dürfen Sie natürlich nicht übersehen: Die Verhandlungsposition für die Aushandlung des Luftverkehrsabkommens im September 1993 ist natürlich nicht stärker geworden. Da müssen wir uns auch etwas an der eigenen Nase nehmen!

Sie haben alle von den Rahmenbedingungen gesprochen. Jawohl, zu den Rahmenbedingungen können wir Politiker etwas beitragen. Aber was machen wir, was machen wir mit den Rahmenbedingungen, wenn es konkret wird? Wir sind nicht immer Weltmeister, wenn wir auf optimale Rahmenbedingungen zu achten haben.

Zum Schluss sage ich nochmals: Information ja, Kritik ja, aber Einflussnahme auf die unternehmerische Freiheit, auf die operative, die strategische Führung: nein, nein und nochmals nein! Ich hoffe, der Bundesrat kann sich dieser Auffassung vollumfänglich anschliessen.

Ledergerber: Ich will mich auf vier Punkte beschränken.

1. Am 26. Mai, Herr Bundespräsident, hatten Sie in meinen Augen nicht gerade Ihre Sternstunde. Das Regieren per Pressecommuniqué scheint gerade in diesem Fall wirklich nicht am Platz gewesen zu sein, insbesondere deshalb, weil wir wissen,

dass Ihr Generalsekretär im Verwaltungsratsausschuss der Swissair sitzt und dass weitere wackere Männer aus Ihrem Haus im Verwaltungsrat der Swissair sitzen. So ist es doch einigermassen befremdend, wenn man nachher diese Firma über die Medien auffordert, dem Bundesrat Alternativen vorzulegen. Und ich meine, dass Sie als Konzessionsgeber und Aufsichtsbehörde durchaus andere Wege gehabt hätten, um mit der Swissair ein konstruktives Gespräch zu führen, Ihre Befürchtungen anzubringen und auf Antworten zu hören.

2. Ich bin schon der Meinung, das Interesse der Öffentlichkeit und des Parlamentes sei durchaus gerechtfertigt. Es handelt sich immerhin um die nationale Airline. Aber ich möchte Sie warnen: Wenn nun 200 Krisenmanager aus dem Parlament auch noch wissen, wie das bei der Swissair gehen soll, dann ist die Umwandlung der Swissair in eine Crash-Air vorprogrammiert, und zwar relativ rasch. Ich wage zu behaupten, dass niemand von den intelligenten Leuten in diesem Rat – und die sind tatsächlich vorhanden! – in der Lage ist, in dieser konkreten Frage wirklich zu sagen, wohin es gehen soll, wenn er nicht selber mittendrin steht und all diese Vorarbeiten und den ganzen Markt und das Business kennt.

3. Ich meine, der Bundesrat hat hier eine Aufgabe zu erfüllen – eine schwierige Aufgabe: Er muss der Swissair den Rücken stärken, er muss dafür sorgen, dass die Standorte Zürich und Genf nicht abgewertet werden, dass die Beschäftigungslage in diesem Bereich gehalten und mittelfristig sogar ausgebaut werden kann und dass die Zukunftsaussichten eines Carriers, der die Schweiz an Europa und vor allem an die Welt anbindet, gut sind; dass die nationalen Interessen gewahrt sind. Und die nationalen Interessen bestehen meines Erachtens – das sage ich vor allem zu den anwesenden oder nicht anwesenden Herren der SD/Lega-Fraktion – nicht darin, wie gross das Schweizerkreuz auf der Schwanzflosse der Flugzeuge ist. Aber diese Aufgaben – ich sage es nochmals, Herr Bundespräsident – sollen nicht über den Bildschirm oder die Boulevardpresse wahrgenommen werden, sondern in konkreter Arbeit mit den Betroffenen.

4. Die Deregulierung läuft mit oder ohne Beitritt der Schweiz zum EWR. Der Nichtbeitritt der Schweiz hat sicher die Position verschlechtert, aber er ist nicht die Grundlage dieser Deregulierung. Da ist es uns wirklich völlig klar, dass ein kleiner nationaler Carrier unter diesen veränderten Bedingungen nicht überleben können und dass irgendwelche Formen der Zusammenarbeit angestrebt werden müssen.

Persönlich ist mir ein Zusammengehen mit anderen Kleinen lieber als ein Zusammengehen mit einer Lufthansa, wo wir tatsächlich wesentlich mehr an Gewicht verlieren würden. Seien Sie froh, dass die Swissair frühzeitig nach solchen Lösungen für die Zukunft sucht und dass sie nicht um Subventionen bettelt, sondern dass sie unternehmerische Lösungen sucht! Stärken Sie der Swissair dabei den Rücken, Herr Bundespräsident, anstatt ihr in den Rücken zu fallen!

M. Tschopp: J'ai un peu l'impression d'avoir préparé la version française de mon préopinant.

J'appartiens à ceux qui croient encore en la vertu de la division du travail. Finalement, j'appartiens à la minorité du peuple suisse qui ne se prend pas pour un PDG d'une compagnie d'aviation. En ce qui me concerne, j'estime que la classe politique n'a pas à se mêler de tout et de n'importe quoi, indépendamment du critère de la compétence professionnelle. A ce titre, je regrette aussi pour ma part la première manifestation du Conseil fédéral. La seconde, toute récente, de lundi dernier, me convient mieux. Tout n'est donc pas perdu, il y a du progrès.

Fin mai, j'étais choqué de voir le Conseil fédéral, à la remorque d'une partie de la presse, casser du sucre sur le dos des responsables d'un management compétent. C'est une chose que j'avais de la peine à admettre, d'autant que cette critique venait d'un Conseil fédéral qui devait être informé, puisque représenté au conseil d'administration de Swissair. De deux choses l'une: ou bien le Conseil fédéral ne se tient pas informé, ou bien il récupère une tendance populiste. Les deux termes de l'alternative me font du souci.

On peut regretter la naissance de mégacompagnies d'avia-

tion, mais c'est un fait: Swissair, SAS, KLM sont aujourd'hui trop petites pour répondre à l'exigence de leur propre clientèle. Celle-ci veut et exige d'atteindre n'importe quelle destination sur le globe en un minimum de temps et au prix le plus bas. Le projet «Euroflotte» ou Alcazar avec la mise en commun des réseaux des différentes compagnies et l'établissement d'horaires cadencés permet de répondre à ce vœu de la clientèle et de la fidéliser beaucoup mieux qu'avec des petits discours de cantine. Ne pas faire ce regroupement, ne pas envisager ces fusions est possible, mais au prix d'une provincialisation de Swissair que les opposants à la fusion prétendent précisément vouloir éviter. S'ajouteraient les déficits incontrournables qui apparaîtraient avec cette option faussement patriotique.

L'année dernière, lors du débat sur l'EEE, Swissair avait été parfaitement claire. Ne la condamnons pas aujourd'hui à un «Alleingang» tout à fait préjudiciable. La condamnation à «l'Alleingang» de la compagnie d'aviation par ceux-là même qui ont prôné une intégration raisonnable me paraît une perspective absurde.

Bührer Gerold: Die Swissair bedeutet uns allen, vor allem wenn wir im Ausland sind, ein Stück Heimat. Es ist von daher verständlich, dass uns der zukünftige Weg der Swissair heute mehr beschäftigt als beispielsweise seinerzeit das Zusammengehen von BBC und Asea. Gerade weil uns die Swissair so sehr am Herzen liegt, dürfen wir es aber nicht beim Emotionalen bewenden lassen, denn Emotionen sind kein Fundament für die Zukunft. Dies um so weniger, als sich die Luftfahrt – das sagte auch der Bundesrat in der Beantwortung der Vorstösse – in einem gewaltigen Umbruch befindet, einem Umbruch, der neue marktstarke Allianzen und eben auch marktstarke Zusammenschlüsse bringen wird. Kann es in diesem Umfeld Aufgabe der Politik sein, über das Wie und den Weg der Swissair als Unternehmen zu befinden? Worin liegt die politische Dimension? Das, so meine ich, sind die Fragen. Ich glaube, zusammen mit den 65 Prozent der Befragten in einer Umfrage einer Wochenzeitung, dass die anstehende geschäftspolitische Herausforderung primär Sache der Leitung der Swissair und der Aktionäre der Swissair ist.

Selbstverständlich ist eine eminent politische Dimension schon allein deswegen in diesem Geschäft enthalten, weil ja auch allfällige gesetzliche Anpassungen notwendig sein werden. Ich meine aber: Statt vom Olymp der Politik herab in diesen geschäftspolitischen Fragen in Schulmeisteri machen zu wollen, müssten wir es zur Aufgabe der Politik machen, die Bedingungen der Swissair an der Heim- und an der Aussenfront so zu verbessern, dass die Position der Swissair gestärkt und nicht geschwächt wird.

Ich meine daher: Vorab sollte sich der Bundesrat in diesem Bereich der Rahmenbedingungen stark machen, statt mit Verlautbarungen allenfalls noch einen weiteren Verkehrsträger indirekt unternehmerisch «in seinen Bann» ziehen zu wollen. Die Landesregierung sollte sich daher darauf konzentrieren, dass die Luftverkehrsabkommen mit dem Ausland aufrechterhalten und verbessert werden, dass die Verhandlungen mit der EG über ein Luftverkehrsabkommen vorangetrieben werden können und dass die Anpassung der Infrastruktur auf unseren Flugplätzen und in deren Umgebung vorankommt und nicht – wie im Kanton Zürich – weiter durch Volksinitiativen behindert wird. Hier – nicht bei spezifisch unternehmerischen Fragen – sind wir, ist die Politik gefragt. Es wird darum gehen müssen, aufzuzeigen, dass wir nicht länger zu Hause die Luftfahrteinrichtungen behindern und gleichzeitig, wenn es um internationale Zusammenarbeit geht, nur Heimsiege erzielen können. Ich meine, eine solche janusköpfige Strategie kann nicht aufgehen.

Die Startbedingungen der Swissair zu stärken, statt die Swissair in einen unnötigen Zweifrontenkrieg zu verwickeln: Das ist die Aufgabe des Bundesrates und die Aufgabe der Politik.

M. Poncet: Notre débat d'aujourd'hui le montre bien: les compagnies aériennes ont valeur de symbole de l'Etat-nation, M^{me} Diener y a fait allusion tout à l'heure et mon prédécesseur a parlé d'«ein Stück Heimat». Le terme anglais de «flag carrier»,

littéralement celui qui porte le drapeau, est d'ailleurs révélateur à cet égard. Cela a pour conséquence que parler de fusionner Swissair avec des compagnies étrangères déclenche chez nous une réaction assez comparable à celle qui se produirait à Altdorf si on proposait de remplacer la statue de Guillaume Tell par celle du dalai-lama.

Et pourtant, un examen objectif amène à reconnaître que la réalité économique entraînera forcément des regroupements sous une forme ou sous une autre. D'après l'Inata, les bénéfices nets des transports internationaux par avion dans le monde s'élevaient en 1988 à 1,5 milliard de dollars en chiffres ronds. Les bénéfices d'exploitation, avant frais financiers et avant amortissement, étaient de plus de 3 milliards de dollars. Quatre ans plus tard, c'est-à-dire en 1992, les bénéfices nets étaient devenus une perte nette de 5 milliards de dollars en chiffres ronds, et même les comptes d'exploitation étaient dans le rouge, se chiffant à environ 1 milliard de dollars.

Voici donc une industrie qui emploie plus de 3 millions de personnes dans le monde, dont les 9000 et quelques avions à réaction et les milliers de turbopropulseurs utilisent environ 14 000 aéroports pour transporter chaque année environ 1 milliard 200 millions de passagers et quelque 22 millions de tonnes de fret, le tout en perdant globalement de l'argent. Si, en effet, le nombre de passagers-kilomètre a constamment augmenté depuis vingt ans, à l'exception de l'année de la guerre du Golfe, la rentabilité par passager diminue. En d'autres termes, les compagnies aériennes transportent de plus en plus de gens qui leur rapportent de moins en moins.

En 1991, Swissair a fait un bénéfice net de 83 millions de francs. A y regarder de plus près, cependant, ce résultat est dû à la réalisation d'actifs. La situation est la même pour 1992 et, en outre, Swissair est confrontée à des compagnies que les gouvernements des pays voisins du nôtre n'hésitent pas à inonder de subventions. Air France a reçu plus de 900 millions de francs suisses du gouvernement français. Iberia a prélevé 1,8 milliard de francs suisses sur le dos des contribuables espagnols, et les exemples peuvent être multipliés. Il n'est donc pas surprenant, et il est même souhaitable, que Swissair cherche des alliances dans les conditions actuelles du marché. Elle l'a fait dans des circonstances qui ont été rappelées tout à l'heure, notamment par M. Jaeger et sur lesquelles il n'est donc pas nécessaire que je revienne.

Permettez-moi de dire quelques mots sur le principe de la fusion tout d'abord. Ne nous y trompons pas, c'est bien de cela qu'il s'agit, l'accord de coopération n'est qu'un contrat de fiançailles dans l'attente d'un mariage prochain. Cette fusion pose deux questions, qui demandent à être examinées de sang froid. La première est la suivante: étant admis que le regroupement, sous une forme ou sous une autre, est inéluctable, Swissair peut-elle mieux négocier? Probablement, oui! Avec les atouts qui sont les siens et face à des partenaires dont l'un, Austrian Airlines, est affaibli alors que l'autre, KLM, a échoué dans une négociation du même type avec British Airways, on ne peut pas s'empêcher de penser que Swissair, quelque peu assoupi sur sa grandeur passée peut-être, cède à la tentation de la facilité au lieu de négocier avec l'âpreté des Thurgoviens ou des Genevois qui, de ce point de vue, valent bien les Hollandais les plus durs à cuire. La seconde et dernière question dans le temps qui m'est imparti est de savoir si le Conseil fédéral peut ou doit s'opposer à la fusion? Il le peut, en raison de l'article 31 de la loi fédérale sur la navigation aérienne, mais – cela a été suffisamment dit tout à l'heure pour que je ne le répète pas – nous pensons qu'à l'évidence une nationalisation de Swissair ou sa reprise par la Confédération serait impossible et, à dire vrai, inconcevable dans l'état actuel des finances fédérales.

L'intervention de la Confédération doit donc être limitée et nous souhaitons qu'elle s'exerce de manière bien intentionnée et à bon escient. Car ne nous y trompons pas: dans l'environnement compétitif d'aujourd'hui, la solution aux problèmes de survie d'une entreprise ne saurait venir d'une autorité politique. C'est à l'entreprise elle-même, à ses dirigeants et à ses actionnaires – Confédération y comprise – de prendre les dispositions nécessaires. La récompense de leur succès, ou la sanction de leur échec, ne se trouve ni dans cette salle, ni

dans les bureaux des Communautés européennes. Elle est dans le marché, car c'est en définitive lui qui décidera si les choix stratégiques qui s'annoncent ont été bien réfléchis et faits avec ce mélange de sagesse et de goût du risque qui est le propre des véritables chefs d'entreprise.

Rychen: Ich erlaube mir, mein kurzes Votum der Grundsatzfrage zu widmen, ob eine politische Diskussion über Fusionspläne der Swissair hier und heute in diesem Parlament überhaupt sinnvoll sei. Bei allem Verständnis, das ich in meinem Herzen auch verspüre, bin ich sehr skeptisch. Warum?

Erstes Stichwort: Verantwortlichkeiten. Die politischen Instanzen sind für das Luftfahrtgesetz, für Gebühren, für internationale Luftverkehrsabkommen, für bessere Bedingungen bei den Flughäfen verantwortlich und zuständig. Das Management der Swissair andererseits ist für die Unternehmensentscheide, auch für strategische Entscheide, verantwortlich. Dazu gehört die Frage «Fusion, ja oder nein?».

Zweites Stichwort: Vertrauen. Ich habe Vertrauen in das Management, in die Führung der Swissair. Warum? Mit Recht stellen wir – ob links oder rechts – mit Stolz fest, dass die Swissair in den letzten Jahren eine der wenigen erfolgreichen Luftfahrtgesellschaften war. Genau weil das so ist, habe ich auch Vertrauen, dass die Swissair-Führung rechtzeitig die Probleme erkennt und rechtzeitig in der Lage ist, Grundsatzfragen zu stellen und Entscheide zu finden.

Die Swissair kann nicht von den Erfolgen der Vergangenheit weiterleben. Die Zukunft muss beurteilt werden. Mit oder ohne EWR, ob es uns passt oder nicht: Der europäische Himmel hat sich verändert und wird sich dramatisch weiter verändern – ich meine den Luftfahrthimmel. Da ist es richtig, dass sich die Swissair grundsätzliche Ueberlegungen macht.

Drittes Stichwort: öffentlicher Marktplatz. Verhandlungen jeglicher Art – seien es nun Fusions- oder Kooperationsverhandlungen oder ein Nachdenken über ein schlaues Alleingehen – dürfen nicht auf dem öffentlichen Marktplatz stattfinden. Ein guter Schweizer Jass-Spieler legt auch nicht seine Trümpfe am Anfang auf den Tisch und beginnt dann zu spielen. Es ist eine Versuchung für die Politiker, möglichst viele Informationen herauszuholen, die sie in diesem Fall ganz einfach nicht haben dürfen.

Ich habe Verständnis für die Swissair, wenn sie sagt, sie könne ihre Verhandlungsstrategien doch nicht veröffentlichen. Ich warne also vor den Gefahren des öffentlichen Marktplatzes, der Indiskretionen und des Zerredens. Das schwächt die Position der Schweiz, und das schwächt die Position der Swissair. Herr Bundespräsident, ich bin überzeugt, dass unsere Regierung in dieser Phase eine wichtige Aufgabe hat, nämlich: die Koordination zwischen den öffentlichen Aufgaben (wie Luftfahrtgesetz und öffentliche Verhandlungen) einerseits und Absichten der Swissair andererseits. Diese Koordination muss stattfinden. Ich begrüsse es, dass solche Gespräche stattfinden – in Zukunft hoffentlich hinter verschlossenen Türen und so, dass sie für beide Seiten erfolversprechend sind.

In diesem Sinne bin ich zuversichtlich gestimmt, weil Bundespräsident Ogi über den nötigen Optimismus verfügt und bereit ist, mit einem Effort des Bundesrates zur erfolgreichen Zukunft unserer Luftfahrtgesellschaft beizutragen.

Herczog: Auffallend an dieser Debatte sind drei Punkte.

1. Jene Leute, die noch in dieser Session die finanzielle Gesundung der Bundesbahnen beschworen haben und das Verantwortungsgemisch bei den Bahnen (also Geschäftsleitung, Verwaltungsrat, Bundesrat, Parlament) beklagten, fordern nun den Bundesrat auf, Massnahmen zur Sicherung der Eigenständigkeit der Swissair zu ergreifen – also genau das zu tun, was sie eigentlich bei den SBB kritisieren. Sie gehören insbesondere der SVP-Fraktion an, und übrigens war es damals der gleiche Sprecher wie heute bei der Interpellation.

Es geht nicht an, dass bei den SBB sukzessive zurückgestuft wird und nun für die Swissair die Uebernahme neuer Bundesaufgaben verlangt wird.

2. In einem Inserat der Zürcher SVP hiess es: «Zum Glück haben wir nein gestimmt!» Es wurde dort behauptet, dass die positiven Effekte der EWR-Ablehnung bereits spürbar seien. Nun

sorgen sich dieselben Leute in ihrer Interpellation um 10 000 Arbeitsplätze, obwohl wir wissen, dass sie den EWR-Beitritt u. a. genau deswegen bekämpft haben, weil er striktere Kündigungsschutzmassnahmen für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gebracht hätte.

Die Ausgangslage für die Swissair ist klar: Ausserhalb des EWR kommt die Swissair nicht tel quel in den Genuss von Liberalisierungsmassnahmen. Strecken- und Landerechte müssen mit jedem Land bilateral ausgehandelt werden. Europäisch gesehen muss sich die Swissair entscheiden, ob sie mit einer grossen Firma oder mit ähnlichen Partnern zusammengehen will. Eine Marktnische zu finden ist eher undenkbar – die Swissair gehört nicht zur Maschinenindustrie!

3. In dieser wirtschaftlichen Situation können es sich die Swissair und insbesondere die Politik nicht leisten, die ökologischen und sozialen Randbedingungen und Anforderungen abzubauen. Genau hier, innerhalb dieser Punkte, brauchen wir eine klare Arbeitsteilung zwischen der Unternehmensleitung der Swissair und der Politik.

Der nationale Populismus sollte schliesslich nicht so weit gehen, dass man sich im parlamentarischen Krisenmanagement von einer «Blick»-Ausgabe zur anderen orientiert!

Steinemann: Die Neat wurde dem Volk u. a. auch mit der Begründung «verkauft», wir müssten das Transitabkommen mit der EG einhalten und damit auch den Vorteil für unsere Zivilluftfahrt ausnützen, was mit einer fruchtbaren Zusammenarbeit und einer Liberalisierung des Luftverkehrs unterstrichen würde. Nun, wir wissen jetzt, Herr Bundespräsident, dass diesbezüglich bis heute wenig erreicht wurde.

Im Wissen darum, dass die Swissair-Gruppe mit 110 Flugzeugen und einem Heimmarkt von 7 Millionen potentiellen Passagieren zu klein ist, um zu überleben, war schon lange klar, dass eine Strukturbereinigung über kurz oder lang stattfinden muss. In naher Zukunft werden auch andere traditionsreiche Fluggesellschaften in ihrer bisherigen Form nicht mehr existieren können. Dies ohne falsche Rücksicht auf historisch gewachsene Strukturen und Tabus.

Trotz der starken Verbindung mit dem Image Schweiz muss sich die Swissair nach wirtschaftlichen Kriterien ausrichten. Die Swissair braucht deshalb keine Abfederung, die eine Ueberstellung an die Eidgenossenschaft notwendig machen würde. Ueberlassen wir die ganze Problemlösung den Leuten, die das bestimmt besser können als jene, die sich durch die Politik berufen fühlen.

Eine Vorhersage würde jedenfalls fast sicher zutreffen: Wenn sich die Politiker in die Wirtschaft einmischen, sind Pleiten und Defizite sozusagen garantiert. Die Kantonalbanken, die PTT, die SBB und die Landwirtschaft sind Beweis genug. Warum sollte es bei der Swissair anders sein?

Im Gegensatz zur Privatwirtschaft belasten aber diese Defizite den Steuerzahler. Die Fraktion der Auto-Partei empfindet es als befremdlich, wie der Bundesrat reagiert hat, ist er doch über die Pläne unserer Airline über seine Vertreter im Verwaltungsrat und in dessen Ausschuss seit langem im Bilde. Er hätte besser daran getan, die Rahmenbedingungen zu verbessern und die Konkurrenzfähigkeit des Zivilluftfahrtstandortes Schweiz aufrechtzuerhalten.

Die Behinderung der Aviatik, wie sie auf allen Flughäfen und Flugplätzen der Schweiz besteht, ist weltweit kaum irgendwo grösser. Das Interesse der Politiker wäre durchaus begrüssenswert, wenn sich die Politiker auf das politisch beeinflussbare wirtschaftliche Umfeld konzentrieren würden, auf ein Engagement für leistungsfähige Flughäfen; die Flughäfen sind heute zunehmend Restriktionen ausgesetzt. Die kürzlich im Zürcher Kantonsparlament von rotgrüner Seite vorläufig unterstützte destruktive Flughafen-Initiative beweist, dass der politische Kampf gegen den Luftverkehr weitergeführt wird – dies trotz Rezession.

Ein anderes Thema sind die Aufwendungen der Swissair für staatliche Gebühren. Sie gehören zu den am stärksten wachsenden Kostenposten und lagen letztes Jahr noch geringfügig unter dem Treibstoffaufwand.

Es ist keineswegs Ueberheblichkeit, wenn das Management der Swissair dem Bundesrat in der jetzigen, schwierigen Situa-

tion keine schriftlichen Informationen abgeben will, sondern es ist reiner Selbstschutz. Durch das Schüren von Emotionen, durch das öffentliche Zerreden und Hinaustragen von Informationen während Verhandlungen wird der Spielraum für strategische Entscheide der Geschäftsführung sogar verengt. Der Verhandlungserfolg hängt weitgehend davon ab, dass Positionen nicht schon vorher öffentlich bekannt sind. Auch politisch motivierte Auflagen und Vorgaben sind dem Geschäft keineswegs förderlich.

Noch im Februar 1992 unterstrich der Bundesrat, dass die Swissair ein mehrheitlich privates Unternehmen sei, das den nötigen unternehmerischen Spielraum haben müsse, um die Eigenwirtschaftlichkeit bewahren zu können. Sozial- und staatspolitische Mitverantwortung wie auch Einflussnahmen hatte der Bundesrat also vor etwas mehr als einem Jahr abgelehnt. Warum ist er nicht dabei geblieben? Es gilt nach wie vor die alte Maxime, dass der Staat nur etwas für die Wirtschaft tun kann: nämlich sie in Ruhe lassen.

Auch das Gepolter einiger Ratsmitglieder, die Swissair müsse rein schweizerisch bleiben, ist Zweckopportunismus und hat die Airline sogar in eine Zwickmühle gebracht. Politik und Emotionen – so lehrt die Geschichte – sollten sich möglichst aus dem «big business» heraushalten. Ihre Zukunftsstrategie, ob Geschäftsfusion, Kooperation oder etwas anderes, werden die Besitzer der Firma festlegen müssen. Die Aktionäre, zu 80 Prozent private Anleger, haben ihr Geld in dieses Unternehmen investiert und haben deshalb allein zu beschliessen, welchen Kurs die Firma verfolgen soll. Bund, Kantone und Gemeinden sollten ihre Aktien von privaten Gesellschaften sowieso veräussern. Politiker kämen dann auch weniger in Versuchung, sich dauernd in die Wirtschaft einzumischen und in Verwaltungsräte zu drängen. Kollege Moser hat bereits ein entsprechendes Postulat eingereicht.

Die Fraktion der Auto-Partei vertritt die Auffassung, dass es einzig Sache der Aktionäre und der Geschäftsführungsorgane der Swissair sei, die Geschäftspolitik zu bestimmen. Wir lehnen daher jegliche Einmischung des Bundes ab, welche über dessen Stellung als Minderheitsaktionär hinausgeht. Wir erwarten nämlich, dass die Verantwortungsträger den hohen Wert des Markenamens Swissair auf dem Weltmarkt richtig vermarkten.

Frau Spoerry: Wie Sie wissen, bin ich Mitglied des Swissair-Verwaltungsrates, und ich weiss es daher zu schätzen, dass ich mich in dieser Funktion kurz äussern darf.

Die Leitung der Swissair hat die Aufgabe und die Verpflichtung, die Leistungsfähigkeit unserer Airline zu gewährleisten, die weltweiten Verbindungen aus der Schweiz sicherzustellen und Arbeitsplätze zu erhalten. In einem gründlich veränderten Umfeld und im harten Konkurrenzkampf, den sich die Luftfahrtindustrie heute liefert, ist das für die Swissair nicht ganz einfach. Sie ist zu gross für eine reine Nischenpolitik und zu klein, um allein, um als globale Unternehmung auftreten zu können. Es muss daher nach Möglichkeiten eines stärkeren Zusammenschlusses mit geeigneten Partnern gesucht werden.

Richtig ist dabei, dass das Projekt Alcazar zurzeit im Vordergrund steht. Nicht richtig ist aber, wenn im Gefolge der Indiskretion über die laufenden Abklärungen in der Öffentlichkeit der Eindruck erweckt worden ist, es seien bereits Entscheide gefallen.

So wie für Sie sind auch für den Verwaltungsrat noch Fragen offen. Er hatte nie im Sinn, an seiner Sitzung von letzter Woche bereits einen Entscheid zu fällen, wie das fälschlicherweise da und dort berichtet wurde. Die jetzt stattfindenden Sitzungen dienen ja gerade dazu, alle möglichen Auswirkungen des Projektes Alcazar und allfälliger Alternativen abzuwägen und die Eckpunkte für gegebenenfalls verbindlichere Verhandlungen festzulegen. Es ist deshalb völlig verfehlt zu behaupten, der Bundesrat habe den Verwaltungsrat mit seiner Intervention gestoppt, wie das ebenfalls zu lesen war.

Der Bundesrat kann und darf den Verwaltungsrat nicht daran hindern, seine unternehmerische Verantwortung wahrzunehmen und Entscheide vorzubereiten, welche die Führung der Swissair im Interesse der Unternehmung für unerlässlich hält.

Andererseits sind sich aber Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der Swissair sehr bewusst, dass sie zu gegebener Zeit Bundesrat, Parlament und Öffentlichkeit von der Richtigkeit ihrer Entscheide überzeugen müssen.

Eine allenfalls nötig werdende Statutenänderung oder eine Aenderung des Luftfahrtgesetzes können nur mit Zustimmung der politischen Instanzen erfolgen. Es ist daher für die Swissair selbstverständlich, dem Bundesrat alle gewünschten Informationen zur Verfügung zu stellen. Aber der Verwaltungsrat kann öffentlich nur über das orientieren, worüber er gültige Aussagen machen kann.

Aus diesem Grunde bedauern wir die Indiskretion über die zurzeit laufenden exploratorischen Gespräche. Durch sie werden unzutreffende Gerüchte geschürt, was die Stellung der Swissair in den Verhandlungen beeinträchtigen kann. Daran dürfte eigentlich niemand ein Interesse haben.

Sobald Entscheide reif sind und auf alle Fragen eine Antwort erteilt werden kann, wird die Swissair selbstverständlich breit informieren. Dies ist unerlässlich, weil die politischen Instanzen aufgrund der Rechtslage bestimmte Entscheide abzusegen hätten. Dazu müssen sie diese nachvollziehen können. Im jetzigen Zeitpunkt aber sind die Verantwortlichkeiten eindeutig und ausschliesslich bei der Swissair-Leitung.

Reimann Maximilian: Wir Schweizer sind ein reisefreudiges Volk, und als wirtschaftlich interessantes und touristisch schönes Land werden wir ebensogern von Ausländern besucht. Um sich in dieser guten Ausgangslage behaupten zu können, muss die Schweiz unter anderem im internationalen Luftverkehr konkurrenzfähig bleiben. Die Mittel dazu sind optimale Infrastrukturen am Boden und leistungsfähige Transportmittel in der Luft. Was kann die Politik zur Gewährleistung dieser Mittel beitragen?

Ich glaube, auf diese Frage müssen wir uns, muss sich die Politik insgesamt konzentrieren. Wir müssen uns dabei an unsere eigenen Worte erinnern, die in den Nach-EWR-Debatten hier drinnen praktisch aus allen politischen Richtungen erklingen sind, nämlich: Stärkung der unternehmerischen Freiheiten, Deregulierung, Zurückhaltung mit staatlicher Einmischung in unternehmerische Belange. Solche Gebote sollten wir uns auch dann gross vor Augen halten, wenn es um konkrete Fälle wie das Projekt Alcazar der Swissair geht. Ich gehe deshalb voll und ganz mit dem Bundesrat einig, wenn er in der Antwort auf die Fragen 4 und 5 der Interpellation der SVP-Fraktion ausführt, gute Flugverbindungen zum Ausland könnten am besten von einer schweizerischen Fluggesellschaft wahrgenommen werden, dass es aber – und das ist die elementare Ergänzung – nicht unbedingt zwingend sei, dass nur eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft diese Aufgabe erfüllen könne. Deshalb sollten wir den Verantwortlichen der Swissair – da gehe ich mit Kollege Rychen voll und ganz einig – nicht voreilig am Zeug herumflücken.

Herr Herzog, in dieser Hinsicht haben Sie unsere Interpellation gänzlich falsch interpretiert. Ich hingegen kann mich beispielsweise mit einem grossen Teil, insbesondere mit Punkt 5, der Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion identifizieren. Wenn die Swissair nämlich schweizerische Substanzen und schweizerisches Recht in eine europäische Holding einzubringen gedenkt, dürfen diese Werte, wie es die Interpellation stipuliert, nun wirklich keineswegs leichtfertig «verscherbelt» werden.

Noch kurz zu den chronischen Verspätungen auf den schweizerischen Flughäfen, einem leidigen Kapitel. Wir gehören vermutlich zu den Weltspitzenreitern, und darunter leiden Image und internationale Konkurrenzfähigkeit der Swissair am meisten. Hier fordere ich die Landesregierung auf, Herr Bundespräsident, zusammen mit den Kantonen alles Nötige zu unternehmen, um die Infrastrukturen auf unseren Flughäfen und in deren Umfeld effizient zu verbessern. In der Antwort zu Punkt 8 der Interpellation der SVP-Fraktion hat der Bundesrat das bekräftigt.

Lassen Sie es, Herr Bundespräsident, bitte nicht allein bei schönen Worten bewenden, sondern handeln Sie, und tun Sie es mitunter auch gegen die chronischen Allesverhinderer unserer Zeit!

Bonny: Die grosse Mehrheit der Schweizer ist stolz auf die Swissair, auf unsere nationale Fluggesellschaft. Dieser Stolz ändert aber nichts an der Tatsache, dass die Swissair ein Unternehmen ist, das auf dem Weltmarkt des Flugverkehrs zu bestehen hat. Hier, im Schlüsselwort «Markt», liegen die Ursachen, weshalb sich die Swissair heute mit der Frage einer engeren Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften auseinandersetzen muss.

Ich möchte drei Gründe nennen: Erstens einmal ist es eine schlichte Tatsache, dass wir im Luftverkehr weltweit gesehen gewaltige – ich sage: gewaltige – Ueberkapazitäten haben. Aus dem ergibt sich zweitens, dass im internationalen Luftverkehr seit Jahren ein unerbittlicher Preiskampf tobt. Das hat seinerzeit in den USA angefangen und hat jetzt – das war gar nicht anders möglich – auch Europa voll erfasst. Dieser Umstand ist für eine Gesellschaft wie die Swissair, die in einem Hochpreisland wie der Schweiz domiziliert ist, ein besonderer Schwierigkeitsfaktor.

Der dritte Grund, der vielfach übersehen wird: Die Swissair weist – das soll nicht eine Schuldzuweisung sein – aufgrund der ganzen Entwicklung eine kritische Grösse auf. Sie ist zu klein, um als globaler Carrier unter diesen schwierigen Bedingungen, sprich Preiskampf, bestehen zu können, sie ist aber zu gross, um mit einer Nischenstrategie über die Runden zu kommen. Ich bin deshalb überzeugt, dass die Suche nach anderen Partnern, nach einer neuen Grösse, nach einer engeren Zusammenarbeit, unausweichlich ist, dass dies Schritte in die richtige Richtung sind.

Da kommt nun Herr Herzog und will auch noch bei dieser Gelegenheit sein «EWR-Süppchen» kochen. Ich möchte nicht auf die meines Erachtens nicht sehr konstruktive Auseinandersetzung eingehen. Das einzige, was ich festhalten möchte, ist: Auch wenn wir am 6. Dezember 1992 ein Ja gehabt hätten, Herr Herzog, wäre die Swissair genau gleich gezwungen, sich mit dieser Grundsatzfrage, dieser Ueberlebensfrage für ihre Zukunft, auseinanderzusetzen.

Ich bin froh, dass die FDP-Fraktion keinen Vorstoss eingereicht hat, weil ich überzeugt bin, dass es letztlich auf die unternehmerische Verantwortung ankommt; diese ist nicht teilbar und liegt beim Management der Swissair.

Einen kleinen Pluspunkt möchte ich dieser Diskussion immerhin zubilligen: Ich habe den Eindruck, dass das Tempo, welches das Management angeschlagen hat, wohl etwas schnell gewesen ist; dass jetzt in dieser Existenzfrage ein etwas ruhigerer Entscheidungsrythmus eingetreten ist, werte ich als eher positiv.

M^{me} Jeanprêtre: Si l'on essaie d'avoir une approche positive de ce débat, je dirais que son seul mérite est d'avoir un caractère informatif. Certes, l'on sait que dans toute négociation sur l'avenir d'une entreprise, la transparence, que l'on est en droit de réclamer en règle générale, n'est pas à ce niveau le gage de la meilleure réussite d'une opération de sauvetage. Certes aussi que Swissair n'est pas une entreprise comme les autres puisque pour certains, malgré la faible participation des pouvoirs publics au capital actions, elle représente un symbole national. C'est d'ailleurs à ce niveau de sensibilité que le Conseil fédéral place le débat lorsqu'il redoute, au travers d'une éventuelle fusion, la chute du symbole plus que les retombées pratiques, qu'elles soient économiques ou sociales. On est donc entré de plain-pied sur le terrain, ou plutôt dans les cieux, d'un débat quasi patriotique. Mais puisque l'on s'est déjà saisi des tabous, tels que l'armée et l'agriculture, pourquoi ne pas parler de Swissair avant d'évoquer bientôt un des autres fleurons helvétiques, le cirque Knie? Ce qui est surréaliste dans ce débat, c'est que ce sont les milieux qui défendent le plus la privatisation, la dérégulation et le démantèlement des services publics, qui en appellent à l'Etat. Quel louable souci du service public, mais quelle contradiction! Ces mêmes milieux, qui ont soutenu le non à l'Espace économique européen, portant le coup fatal à nombre de petites entreprises qui font la richesse de notre pays d'ailleurs, alors que la discussion se focalise aujourd'hui sur la compagnie aérienne fétiche. Peut-on sincèrement imaginer que la population suisse soit plus attachée à voir passer dans son ciel des avions

à l'emblématique croix blanche qu'à voir défiler des wagons des CFF? Bien sûr que non, puisque la majorité de la population se déplace en train, et si elle utilise l'avion, elle prend davantage en compte le prix qu'elle va payer que le luxe, qui resterait bien le dernier atout de la compagnie.

Loin de nous l'idée d'accepter, dans un concept de globalisation de l'économie, la concurrence, sauvage notamment, telle qu'elle s'est établie au niveau tarifaire, mais nous pouvons imaginer, le cadre étant posé, que la direction de Swissair a étudié, et fait étudier par l'entreprise McKinsey, des alternatives sérieuses avant de se déterminer pour le contrat de collaboration avant une probable fusion. Swissair connaît déjà au plan technique des contrats de collaboration, comme elle collabore avec Singapore Airlines et Delta Air Lines pour les vols long-courriers.

Par son interpellation, le groupe socialiste met aussi et surtout l'accent sur la défense des intérêts des personnes employées en Suisse par Swissair. Nous l'apprenions hier par voie de presse, déjà au niveau de l'information le personnel déplorait un déficit. La direction n'a pas l'obligation légale de tenir au courant son personnel à l'instar des trois autres compagnies concernées. Précisément parce que les droits sociaux dans la législation suisse sont moins développés, et notamment dans le domaine de la protection contre les licenciements, nous pourrions craindre que l'avenir de la Suisse, en tant que pôle économique, soit affecté en ce sens que le risque de suppression d'emplois, dans le cadre du projet Alcazar, serait plus élevé dans notre pays.

Si nous partageons l'avis du Conseil fédéral lorsqu'il dit en substance que le choix de la voie solitaire pour Swissair pourrait entraîner sans doute des réductions de personnel plus massives, de même que nous voulons bien croire que le chiffre de 10 000 emplois à supprimer est excessif, nous souhaitons toutefois que l'engagement du Conseil fédéral soit moins vague que sa formule: «La question du plan social devrait à la rigueur être évaluée en temps opportun.» Même si «Swissair est réputée pour être très ouverte aux questions sociales de son personnel», toujours selon le Conseil fédéral, nous souhaiterions une plus grande conscientisation par rapport à la situation sociale et une anticipation du processus de restructuration, le temps opportun étant vraisemblablement déjà arrivé.

M. Maitre: Je suis administrateur de Swissair où, comme conseiller d'Etat, je représente le Canton de Genève propriétaire et exploitant de Cointrin.

La question qui est posée aujourd'hui doit, à mon avis, être examinée sous un triple aspect: gestion de l'entreprise, enjeux en matière de navigation aérienne et politique générale.

En ce qui concerne la gestion de l'entreprise, le problème posé est celui de la taille critique de notre compagnie aérienne, qui est tout à la fois trop petite pour avoir l'ambition, durable, d'une compagnie globale, mais qui est déjà trop grande pour être une compagnie spécialisée dans des «niches» ou dans des segments de marché, ce qui, par ailleurs, ne correspondrait pas à sa vocation de compagnie nationale. Il est donc absolument nécessaire qu'une réflexion stratégique soit ouverte, et nous devons féliciter la présidence et la direction générale de Swissair d'avoir eu le courage et la lucidité de l'engager, et, dans ce contexte-là, il convient de toute évidence de lui laisser une marge de manoeuvre adéquate.

Les coopérations qui ont été envisagées ont conduit la compagnie à faire d'ores et déjà un certain nombre de choix comparatifs. Je puis vous dire ici que les compagnies pressenties sont, en l'état, en Europe, pour toute une série de raisons, incontestablement les meilleurs partenaires possibles.

Mais il y a d'autres enjeux qui doivent être pris en considération, et notamment celui de la navigation aérienne qui, pour notre pays, consiste à être desservi par le meilleur réseau européen et intercontinental possible. A ce sujet, le projet Alcazar prévoit sept «hubs» ou sept plates-formes, dont Genève et Zurich. Il faut éclaircir ce point et obtenir des garanties adéquates. En effet, on ne peut pas ignorer que Schipol-Amsterdam s'équipe pour recevoir plus de 30 à 35 millions de passagers par année, ce qui représente une menace réelle pour Genève et Zurich dans une stratégie de «hub».

Je m'étonne que, dans ses réponses aux interpellations, le Conseil fédéral ait dit en substance, à propos des aéroports helvétiques, d'un air quelque peu détaché, qu'il appartenait aux cantons d'assurer le développement des aéroports. Qu'il me soit permis de préciser ici que les cantons ne se déroberont pas à leur tâche, et je suis là pour en témoigner. Toutefois, l'enjeu du développement des aéroports concerne aussi la Confédération, et peut-être même au premier chef, si elle est soucieuse de l'équilibre du pays. Ce n'est d'ailleurs pas pour rien que toute la navigation aérienne est légalement placée sous le contrôle de la Confédération.

Je dirai encore un dernier mot à propos de la politique générale. La Suisse est une construction de la volonté qui tient par toutes sortes de ciment qui relèvent du rationnel ou de l'émotif. Swissair est vraisemblablement l'un de ces ciments, c'est un facteur d'intégration – dont il ne faut pas, certes, surestimer la portée –, mais ce facteur est bien réel. Dès lors, dans la réflexion qui est faite, le problème de la marque et de son contrôle effectif est important. Ne pas s'en soucier, c'est accepter à terme le risque, très simple, mais redoutable dans sa perspective, de rapprocher la Suisse allemande de la Luft-hansa par l'extension du marché de Munich II et la Suisse romande d'Air France, par la plate-forme aérienne de Paris, sans parler du rôle que peut jouer Londres avec la British Airways. Alors que Swissair, dans ce contexte, soit un vraisemblable élément, difficile à quantifier, d'identité nationale, les aspirations du projet Alcazar pourraient donc avoir, comme effet paradoxal, si cela n'était pas suffisamment maîtrisé, de jouer un rôle en quelque sorte «centrifuge».

Dans ce contexte, il est très bon que ce débat ait lieu, et ce, le plus tôt possible, car les données politiques sont un des éléments de la stratégie d'entreprise que Swissair doit intégrer dans sa réflexion pour réussir le fantastique pari de sa capacité à affronter l'avenir.

Wyss Paul: Auch ich bin der Auffassung, dass die Alcazar-Frage ein Problem ist, das unternehmerisch vom Verwaltungsrat und von der Geschäftsleitung der Swissair gelöst werden muss. Der Bund aber ist Kleinaktionär, und das macht die zukünftige Entscheidung kompliziert. Er ist nämlich auch Konzessions- und Aufsichtsbehörde auf der Basis eines – sagen wir es offen – veralteten Luftfahrtgesetzes, dessen vorgesehene Teilrevision nicht genügend zukunftsbezogen und wenig europatauglich ist und deshalb nochmals überprüft werden muss. Vielleicht ist eine Totalrevision vorzusehen, vielleicht reicht dies zeitlich nicht; ich weiss es nicht.

Eine Revision wird u. a. auch die Quasi-Monopolstellung der Swissair zur Diskussion stellen. Schliesslich werden wir, das Parlament, die Rahmenbedingungen festzulegen haben. Die Swissair ist also punkto Alcazar nicht frei, Entscheidungen quasi im luftleeren Raum zu treffen.

Zusätzlich zu den aufgeworfenen Fragen, die meine Vorredner schon gestellt haben, habe ich zwei Fragen an den Bundesrat:

1. Das heutige Luftfahrtgesetz spricht von drei Landesflughäfen. Wir haben es vorher schon gehört: Herr Maître hat nur von Zürich-Kloten und Genf-Cointrin gesprochen; es gibt aber auch noch Basel-Mülhausen. Der Flughafen Basel-Mülhausen ist binational und damit auch im EG-Raum verankert, was grosse Vorteile mit sich bringt. Er hat letztes Jahr die Schwelle von 2 Millionen Passagieren überschritten, und seine Bedeutung, insbesondere für den regionalen Verkehr, nimmt laufend zu. Basel-Mülhausen hat zudem in der Crossair einen aktiven und attraktiven Homecarrier; dieser hat seine Basis im November 1989 von Zürich nach Basel verlegt und investierte in den letzten Jahren Millionen von Franken in seine Zukunft.

Wie stellt sich also der Bundesrat zur zukünftigen Stellung des Flughafens Basel-Mülhausen innerhalb eines revidierten Luftfahrtgesetzes?

2. Wie ich ausgeführt habe, ist es richtig, dass die Swissair das Alcazar-Projekt ernsthaft prüft respektive prüfen muss. Sie muss sich dabei sicher auch überlegen, wie die Crossair innerhalb einer europäischen Regionalverkehrskonzeption ihre Rolle verstärken könnte, was wiederum eine Stärkung des dritten Landesflughafens Basel-Mülhausen zur Folge hätte. Dies würde zwangsläufig den französischen Einfluss auf dem Flug-

hafen vermindern, da dieser vom Verkehrsanteil abhängt; das kann sicher nur im Interesse der Swissair-Gruppe liegen.

Die Aufgabenteilung zwischen Swissair und Crossair, insbesondere der Einsatz ihrer Flugzeuge, muss innerhalb der Swissair-Gruppe gelöst werden und darf nicht irgendwo in einer Zentrale festgelegt werden. Inwieweit dies die Besitz- respektive die Kompetenzverhältnisse berührt, ist ebenfalls innerhalb der Swissair-Gruppe abzuklären. Ziel sollte es sein, dass die Crossair eine Vielzahl von europäischen Direktverbindungen von und nach Basel-Mülhausen und anderen schweizerischen Flugplätzen herstellen könnte.

Damit stellt sich die Frage: Inwieweit ist in einem revidierten respektive neuen Luftfahrtgesetz eine liberale Fassung des bisherigen Artikels 103 und anderer Artikel vorgesehen?

Zusammengefasst möchte ich klarstellen, dass wir kein zweites «SBB-Problem» haben wollen, d. h., dass sich die Swissair initiativer und kommunikativer als bisher selbst behaupten muss. Im Sinne einer Politik der Nischenausnutzung soll der Crossair wieder mehr Freiraum und eigene Verantwortung gegeben werden. Der Bund soll im Sinne der oft gewünschten Revitalisierungs- und Liberalisierungsvorhaben fortschrittliche Rahmenbedingungen schaffen.

Baumberger: Wir wissen es: Für unsere exportorientierte, international verflochtene Wirtschaft ist der Luftverkehr von grosser Bedeutung. Das Interesse am Projekt Alcazar oder an Alternativprojekten ist daher legitim. Aber der Bundesrat hat zu Recht festgehalten, dass die Swissair gerade in solchen Fragen nach unternehmerischen Grundsätzen und nicht nach emotionalen Ueberlegungen handeln muss.

Die Swissair hat meines Erachtens bisher bewiesen, dass sie unternehmerisch zu handeln weiss. Nichts rechtfertigt die recht arrogante Ausdrucksweise in der Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion, Ziffer 5, wo auf ein «der Aufgabe nicht voll gewachsenes Management» hingewiesen wird. Dass allerdings die Aufgabe der Swissair durch politisches Handeln, nämlich durch das EWR-Nein, nicht erleichtert wurde, das wurde schon mehrfach erwähnt.

Gefragt ist die Unterstützung der Politik aber dennoch, und zwar bei den Infrastrukturen am Boden. Ich denke an unsere nationalen Flughäfen. Da sind meines Erachtens – um in der Terminologie der SP zu sprechen – viele Politiker ihrer Aufgabe überhaupt nicht gewachsen.

Ich habe die kantonale Initiative für einen massvollen Flugverkehr vor mir; da liest man zu den Zielsetzungen:

1. Begrenzung des Flugverkehrs auf dem Kantonsgebiet;
2. Ausdehnung der Nachtflugbeschränkungen;
3. Verzicht auf Ausbauprojekte.

Die Begründung lautet, Transitluftverkehr nütze uns Schweizern wenig, und es heisst dann, dass sich Zürich nicht als Drehscheibe für den internationalen Flugverkehr eigne.

Wir wissen: Der Transitluftverkehr trägt überproportional zur Kostendeckung bei; eine Verlängerung des Nachtflugverbotes auf acht Stunden kostet 120 Millionen Franken im Jahr – das Sechsfache des Reingewinns –, und eine Ueberholspur wäre dringend nötig.

Sollte diese Initiative gutgeheissen werden oder sollten SP und GPS, welche diese Initiative massgebend mittragen, ihre «Obstruktionspolitik» nicht aufgeben, dann müssten wir über kurz oder lang nicht mehr über Alcazar oder über den Alleingang sprechen, sondern über den Untergang der Swissair.

Wenn die Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion in Ziffer 4 den Bundesrat auffordert, die Interessen der Beschäftigten in der Schweiz wahrzunehmen, tönt das zwar gut, aber es ist reichlich scheinheilig. Mit dem Vorgehen auf kantonaler Ebene bedroht die Trägerschaft jener Initiative weit mehr Arbeitsplätze, als im Rahmen des Projektes Alcazar überhaupt zur Diskussion stehen. Es gilt daran zu erinnern, dass allein vom Flughafen Zürich-Kloten rund 45 000 Arbeitsplätze abhängen, mit anderen Worten: eine Wohnbevölkerung von über 100 000 Einwohnern.

Was wir als Politiker im Interesse unserer nationalen Fluggesellschaft – auf welche wir gewiss stolz sind – tun können und müssen: Wir müssen die bestehenden Infrastrukturen optimieren; dabei sind – das halte ich fest – Umweltschutzbelange

wichtig, und sie werden auch laufend beachtet. Von einem Wildwuchs, Herr Kollege Vollmer, kann keine Rede sein. Wir müssen der Swissair im kleinen Heimmarkt für die Verhandlungen mit Dritten und für ihre Zukunft eine günstige Ausgangslage verschaffen.

Wanner: Es ist vielleicht symptomatisch, wenn der Präsident der zuständigen Fachkommission als letzter, aber dennoch das Wort zu einem kurzen Votum erhält.

Ich möchte zu dieser Sache nicht mehr viel sagen. Ich habe die Debatte ausführlich verfolgt. Viel Neues war nicht zu hören. In der Sache selber schliesse ich mich dem Votum von Herrn Jaeger an. Ich glaube, er hat das zusammengefasst, was es zu sagen gibt, namentlich, dass sich unsere Debatte im jetzigen Moment im operativen Bereich bewegt. Hier hat die Politik nichts zu suchen. Verantwortlich sind die Damen und Herren des Verwaltungsrates der Swissair; hier kann und darf die Politik nicht zusätzliche Verantwortung übernehmen.

Ich möchte mich ganz kurz an die Mitglieder der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen Ihres Rates wenden. Vor anderthalb Jahren haben wir uns vor Ort intensiv mit den Problemen der Swissair auseinandergesetzt. Wer dabei war und sich erinnert, weiss, dass die jetzigen Probleme schon damals nicht nur angetönt, sondern vorhergesagt und ganz konkret beschrieben wurden. Darum kann uns heute einiges nicht mehr überraschen.

Ich möchte festhalten, dass es heute darum geht, die Swissair als Unternehmung in die Zukunft zu retten. Sie kann ein nationales Symbol bleiben, wenn es wirtschaftlich zu verantworten ist. Wenn das nicht der Fall ist – und ich nehme nicht an, dass Sie eine «zweite SBB-Problematik» haben wollen –, dann haben natürlich auch nationale Symbole dem «Zeitgeist» ihren Tribut zu zollen. Sie sind gut und recht – aber ab und zu sind sie etwas teuer.

Heute ist mir ein alter Kommunikationsgrundsatz in die Hände gekommen, der heisst: «Tue Gutes, und rede darüber.» Ich möchte ihn abwandeln: Ich gehe davon aus, dass die Swissair das Richtige tut, im Moment aber – aus einsichtigen Gründen – nicht darüber redet.

Bundespräsident **Ogi:** Ich stelle fest, dass diese Debatte vor gelichteten Reihen stattfindet. Da muss ich mich fragen: Ist die Luft bereits draussen? Oder hat sich die Aufregung bereits gelegt? Oder hat sich die Nervosität, die diesem Geschäft anzuhaften schien, ebenfalls verflüchtigt? Ich stelle jedenfalls fest: Der erwartete Luftkrieg fand nicht statt.

Fast alle haben gesagt, die Politik solle sich in dieser Phase nicht mit dem Problem beschäftigen. Das hat Sie aber nicht davon abgehalten, jetzt zwei Stunden darüber zu reden. Also muss ich auch reden. Nach dem Gesagten muss ich etwas ausholen, einiges richtigstellen und klar sagen, was ist, und klar sagen, was nicht ist.

Eine erste Feststellung: Noch selten hat eine Nachricht aus der Wirtschaft, eine Nachricht über Kooperationsabsichten, die Öffentlichkeit und die Politik so beschäftigt wie das Projekt Alcazar, d. h. die Nachricht über ein mögliches Zusammengehen der vier Luftfahrtgesellschaften Swissair, KLM, SAS und AUA. Ich nehme dies als positives Zeichen, als Zeichen einer starken Verbundenheit unserer Bevölkerung mit unserer nationalen Airline, als Zeichen auch einer Wertschätzung für die Swissair, als Zeichen ihrer ausgeprägten Identität und des hohen Wertes ihrer Identität, und schliesslich als Ausdruck starker emotionaler Bindungen. Mich freut dies, und ich bin sicher: Auch die Swissair kann sich darüber freuen.

Der Bundesrat ist mit sieben dringlichen Interpellationen zur Situation und zur Zukunft der Swissair konfrontiert worden. Die darin enthaltenen Fragen überschneiden sich teilweise. Die Antworten sind Ihnen schriftlich erteilt worden.

Anstatt auf die sieben Interpellationen einzeln einzugehen, möchte ich zuerst ganz allgemein zum Thema Stellung nehmen und anschliessend auf einzelne Voten und auf einzelne Problemkreise eingehen.

Die Deregulierung in den Vereinigten Staaten von Amerika, die Liberalisierung in Europa und die weltweite Rezession führten zu einem freien, aber harten Wettbewerb im Luftverkehr. Als

Folge davon sind grundlegende Strukturveränderungen im Gange. Es bilden sich Kooperationen. Durch Fusionen entstehen sogenannte Mega-Carrier. Zahlreiche grosse Luftverkehrsgesellschaften, aber auch kleinere und mittlere kämpfen ums Überleben, sofern sie nicht spezielle Bedürfnisse mit Angeboten und Qualitäten abdecken.

Die Swissair hat schon während mehreren Jahren versucht, die Vorteile von Kooperationen in den verschiedensten Bereichen des Luftverkehrs auszunützen: auf technischem Gebiet mit der KSSU-Gruppe, KLM, SAS, Swissair und UTA, auf kommerziellem Gebiet in der European Quality Alliance (EQA), mit AUA und SAS, und in der Global Excellence mit Delta Airlines und Singapore Airlines. Gleichzeitig hat aber die Swissair verschiedene Massnahmen getroffen, um die Produktivität zu steigern und die Kosten zu senken.

Die zunehmende Konkurrenz, der Druck auf die Preise und die Erträge, steigende Kosten, aber auch die Interpretation des Wettbewerbsrechtes in Brüssel und Washington – ich denke an Kartellprobleme bei Kooperationen – haben die Swissair schliesslich bewogen, weiter gehende Lösungen zu prüfen. Eine davon ist das Projekt Alcazar, das in eine mögliche Fusion mit der AUA, der KLM und der SAS ausmünden könnte. Für die Swissair könnte in diesem Falle – das müssen wir zur Kenntnis nehmen, und wir müssen uns mit dieser Tatsache dann beschäftigen – ein minderheitliches Aktienpaket in Frage kommen; es ist von 30 Prozent die Rede.

Die Swissair erfüllt als nationales schweizerisches Luftverkehrsunternehmen die Aufgabe, die in Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes umschrieben ist: Die Swissair ist das bezeichnende Unternehmen für die Anwendung von über hundert bilateralen Luftverkehrsabkommen, welche die Schweiz bis heute abgeschlossen hat. Die Swissair ist die einzige Gesellschaft im Besitze einer allgemeinen Betriebskonzession des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes und damit eines der Hauptinstrumente zur Umsetzung der schweizerischen Luftfahrtspolitik.

Aus diesen Gründen misst der Bundesrat den im Zusammenhang mit dem Projekt Alcazar anstehenden Entscheiden eine grössere als eine rein wirtschaftliche Bedeutung bei. Der Bundesrat hat die Swissair daher um Prüfung von Alternativen zum Projekt Alcazar ersucht, denn wir waren im Bundesrat schon etwas besorgt, als wir uns mit möglichen Konsequenzen von Alcazar auseinandersetzen. Konsequenzen, die – das muss in Betracht gezogen werden – zum Ende der heute noch unabhängigen, also unternehmerisch selbständigen Swissair führen könnten.

Die Alternative sollte unserer Meinung nach einen Weg in die Zukunft weisen, der uns eine unternehmerisch unabhängige Swissair erhalten könnte. Dieses Ziel ist sicher – da sind wir uns einig – den Schweizern der Edlen wert. Natürlich müsste die Alternative von neutralen, unabhängigen, industriell erfahrenen Experten erarbeitet werden.

Der Bundesrat verlangt ebenfalls einen detaillierten Bericht über die zu erwartenden Auswirkungen auf die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr, auf die Wirtschaftlichkeit der Swissair, auf die Arbeitsplatzsituation sowie auf die Regionen unseres Landes. Der Bundesrat hat bisher auf diese Fragen noch keine Antwort erhalten; er erwartet aber die Antwort wenn möglich noch vor der Sommerpause 1993. Verschiedene Fragen der Interpellanten können deshalb heute noch nicht abschliessend beantwortet werden. Sie alle zufriedenstellen ist im heutigen Zeitpunkt wohl ein Ding der Unmöglichkeit; zu verschieden sind ihre Stellungnahmen.

Herr Vollmer, seien Sie fair: Sondierungsgespräche sind nicht Verhandlungen!

Lassen Sie mich zu den wichtigsten Themen einige Ausführungen anbringen. Zunächst zur Rolle des Bundesrates: Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, dass die Swissair-Organen nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und hierfür den notwendigen unternehmerischen Freiraum benötigen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass der Swissair trotz allem eine besondere Stellung zukommt. Die Swissair betreibt – gestützt auf die bilateralen Luftverkehrsabkommen – die im allgemeinen Interesse liegenden Linienver-

bindungen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen. Damit erhalten die Pläne der Swissair eine staatspolitische Dimension, was den Bundesrat bewogen hat, sich mit Alcazar zu beschäftigen.

Ein Wort zum Markenzeichen Swissair: Der Bundesrat ist überzeugt, dass der Name Swissair von hohem Wert ist und als Aushängeschild unseres Landes erhalten werden soll, nicht zuletzt auch als Manifestation unserer starken und qualitativ hochstehenden Wirtschaft. So gesehen, ist der Name Swissair eben mehr als ein Name. Swissair ist eine Botschaft der Schweiz in der ganzen Welt. Diese unternehmerische Botschaft ist für unser Land von grossem Wert als Symbol der Schweiz; es lohnt sich, diesen Wert aus kommerziellen, aber auch aus ideellen Gründen zu erhalten.

Zur Konkurrenzfähigkeit: Anfang letzter Woche hat der Verkehrsminister der EG die EG-Kommission beauftragt, ein Verhandlungsmandat auszuarbeiten. Mit dem Abschluss eines Luftverkehrsabkommens Schweiz/EG sollen für die Konkurrenzfähigkeit der Swissair optimalere Rahmenbedingungen geschaffen werden. Das revidierte Luftfahrtgesetz wird hierzu ebenfalls einen Beitrag leisten, und dieses Gesetz ist nicht so schlecht, wie Sie das gesagt haben, Herr Wyss Paul.

Der Bundesrat ist auch bestrebt, die bilateralen Luftverkehrsabkommen – 113 an der Zahl – qualitativ und quantitativ auszubauen, d. h., der Swissair die Verkehrswege in die Welt zu öffnen. Das ist, wie das verschiedene Redner gesagt haben, wohl der beste Beitrag, den der Bundesrat zur Stärkung der Swissair leisten kann.

Einige Worte zu den EWR-Folgen und zum Nein vom 6. Dezember 1992: Es ist dem Bundesrat bekannt, dass wegen der Ablehnung des EWR-Vertrages die Rahmenbedingungen für schweizerische Fluggesellschaften nun weniger gut geworden sind als für die anderen europäischen Gesellschaften, die im Rahmen des Liberalisierungspaketes der EG mitmachen oder davon profitieren können.

Einige Gedanken zu den möglichen Gesetzesänderungen: Wieweit Alcazar eine Aenderung des Luftfahrtgesetzes bedingt, kann erst endgültig bestimmt werden, wenn die Verhandlungen zwischen den Partnern abgeschlossen sind. Nach dem heutigen Erkenntnisstand dürfte Phase 1 von Alcazar ohne Gesetzesänderung verwirklicht werden können.

Ein Wort zur Luftfahrtpolitik: Auch hier möchte ich Klarheit schaffen. Das Ziel der schweizerischen Luftfahrtpolitik ist es, der Zivilluftfahrt Rahmenbedingungen zu garantieren, die es dieser ermöglichen, ihre im öffentlichen Interesse liegende Aufgabe als Teil des nationalen und internationalen Verkehrssystems sicher, effizient und umweltgerecht wahrzunehmen. Die wesentlichen luftverkehrspolitischen Ziele des Bundes müssen weiterhin gewährleistet werden können, auch wenn im Zuge der Liberalisierung der staatliche Einfluss abgebaut wird. Der Weiterbestand einer nationalen Luftfahrtgesellschaft ist dieser Politik förderlich. Eine mehrheitlich schweizerisch beherrschte Gesellschaft wäre deshalb zu begrüssen. Es ist aber nicht zwingend, dass nur eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft die luftverkehrspolitischen Ziele gewährleisten kann.

Ein Wort zu den Arbeitsplätzen: Erstes Ziel jeglicher Kooperation ist die Rationalisierung und damit die Kostensenkung. Hier wollen wir uns überhaupt nichts vorspielen. Wieweit sich Alcazar in bezug auf die Einsparung von Arbeitsplätzen auswirken wird, kann heute noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden. Die in einzelnen Presseorganen genannten Zahlen sind gemäss Angaben der Swissair aber weit übertrieben. Der Bundesrat sieht keine Möglichkeit, direkt auf die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der Swissair einzuwirken. Das geeignetste Mittel gegen den Verlust von Arbeitsplätzen ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Swissair.

Zu den Flughäfen: Die drei schweizerischen Landesflughäfen sind tragende Pfeiler des schweizerischen Luftverkehrsnetzes. Genf-Cointrin und Zürich-Kloten – Basel-Mülhausen kommt dann später auch noch, Herr Wyss Paul – sind die wichtigsten Drehscheiben des interkontinentalen und europäischen Luftverkehrs der Swissair. Die Suisse romande ist mit Genf-Cointrin direkt an das internationale Flugverkehrsnetz angeschlossen. Für unser mehrsprachiges Land ist diese

Gleichstellung der Suisse romande mit der Deutschschweiz von grundlegender Bedeutung; hier hat die Swissair letztlich kulturelle Bedeutung. Die Romands in diesem Saal sind sich dessen sicher auch bewusst.

Die Europaverbindungen des binationalen Flughafens Basel-Mülhausen werden ständig verstärkt. Die Flughafenhalter Basel-Mülhausen, Zürich-Kloten und Genf-Cointrin müssen aber mit dem Bund helfen – das revidierte Luftfahrtgesetz, das nicht so schlecht ist, gibt diese Möglichkeit –, die Attraktivität der schweizerischen Flughäfen zu erhalten und wo nötig zu verbessern.

Zu den regionalen Interessen: Der Bundesrat ist sich der Bedeutung des Anschlusses der peripheren Regionen, namentlich des Tessins, an die internationale Zivilluftfahrt ebenfalls bewusst. Der regionale Flugverkehr stellt ein wichtiges Element im gesellschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Bild dar.

In diesem Zusammenhang ein Wort zu den Aufgaben und Funktionen der Crossair: Diese Aufgaben sollen sich, Herr Wyss Paul, gemäss Angaben der Swissair im Rahmen von Alcazar grundsätzlich nicht ändern. Die Bedienung regionaler Flugplätze wie Lugano-Agno und Bern-Belp wird mit oder ohne Alcazar weiterhin im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren – ich betone: im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren – zu den Pflichten von Crossair gehören. Die Zubringerfunktion, welche die regionalen Gesellschaften heute ausüben, liegt im kommerziellen Interesse der Liniengesellschaften.

Einige Präzisierungen zum Stand der Verhandlungen: All das Gesagte hängt allerdings ganz praktisch und ganz konkret von den Alcazar-Verhandlungen ab. Die diversen staatspolitisch wichtigen Funktionen der Swissair – und der Crossair – müssten im Vertrag mit den mitbeteiligten Gesellschaften garantiert werden. Ob das bei der doch deutlich minderheitlichen Beteiligung der Swissair gelingt, bleibt abzuwarten.

Bisher sind – wie Frau Spoerry richtig bemerkte – keine offiziellen Verhandlungen geführt worden. Es wurden keine Entschiede gefällt; es fanden vertiefte Sondierungsgespräche darüber statt, ob eine qualifizierte Kooperation zwischen den vier Gesellschaften wirtschaftlich interessant und sinnvoll sein könnte. Es waren nach Swissair-Sprachgebrauch «exploratorische Gespräche». Formelle Verhandlungen werden erst noch zu beschliessen sein. Hierzu müsste die Geschäftsleitung vom Verwaltungsrat legitimiert werden.

Ich möchte jetzt auf einige Fragen eintreten.

Zu Herrn Oehlers Frage, wann der Bundesrat informiert wurde: Der Bundesrat ist laufend informiert worden. Ich habe den Bundesrat erstmals am 27. Januar 1993 im Rahmen der Umfrage über Pläne der Swissair betreffend Zusammenarbeit mit KLM, SAS und AUA sowie über die Aufnahme von exploratorischen Gesprächen orientiert. Am 23. März 1993 überwies mein Departement eine ausführliche Informationsnotiz an den Bundesrat. Dabei wurde insbesondere auf Schlüsselfragen verwiesen, die sich aus Bundessicht in diesem Moment stellten. Am 13. Mai 1993 unterbreitete das EVED dem Bundesrat das Positionspapier Alcazar der Swissair vom 5. Mai 1993, welches den Mitgliedern des Swissair-Verwaltungsrates zugestellt worden war. Es fanden überdies verschiedene Gespräche des Swissair-Managements mit Bundesräten statt, die vom Sprechenden initiiert und organisiert wurden. Der Verwaltungsratspräsident, Hannes Goetz, hat mit den Bundesräten Stich, Delamuraz, Cotti und Villiger gesprochen.

Zur Frage von Herrn Vollmer, zum weiteren Vorgehen: Die Kontakte laufen. Die Verkehrsdelegation des Bundesrates wird in diesem oder im nächsten Monat ein Gespräch mit der Swissair-Spitze führen, je nach Dringlichkeit. Noch vor der Sommerpause 1993 sollen die Antworten der Swissair auf die Fragen des Bundesrates vorliegen. Es ist nicht das Ziel des Bundesrates, die unternehmerische Autonomie der Swissair einzuschränken. Unternehmerische Lösungen dürfen aber das Landesinteresse nicht verletzen.

Zur Frage von Frau Diener, weshalb der Bundesrat trotz laufender Information der Swissair formelle Fragen gestellt habe. Orientiert hat die Swissair nur über das, was sie effektiv wusste. Ueber Alternativen ist kaum gesprochen worden – wie

ich hörte, auch im Verwaltungsrat nicht. Wir wollen die Optionen kennen. Wir kennen auch die Auswirkungen von Alcazar zu wenig. Wir möchten Auskunft über Auswirkungen auf die Stellung der Schweiz in der Zivilluftfahrt. Wir möchten Auskunft über mögliche Auswirkungen auf die Regionen unseres föderalistischen Landes. Wir interessieren uns auch für die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze. Es scheint uns richtig, diese Fragen jetzt, vor den formellen Verhandlungen, zu stellen.

Warum wurde überhaupt orientiert? Diese Frage stellten sich Frau Diener, Frau Spoerry, Herr Ledergerber und Herr Rychen. Sie haben damit auch die Informationspolitik des Bundesrates kritisiert. Sie kritisieren, dass der Bundesrat seine Forderungen gegenüber der Swissair publik gemacht hat. Ich kann Ihre Bedenken teilweise teilen.

Bedenken Sie aber folgendes: Der Bundesrat muss offen informieren. Der Bundesrat ist verpflichtet, wenn immer möglich Transparenz über sein Handeln zu schaffen. Unsere Bürgerinnen und Bürger erwarten dies; sie haben einen Anspruch darauf. Nachdem über die Pläne der Swissair bereits öffentlich debattiert worden war, gab es überhaupt keinen Grund, die Einschätzung des Bundesrates sowie seinen Wunsch nach Alternativen und nach Information geheimzuhalten. Nur Transparenz kann Vertrauen schaffen. Nur Transparenz macht in unserem Land die notwendige öffentliche Diskussion möglich. Ich bin froh, dass über die Absichten der Swissair in der Öffentlichkeit und im Parlament im jetzigen Zeitpunkt so intensiv diskutiert wird und nicht erst, wenn die Würfel praktisch gefallen sind.

Ich möchte noch die Frage von Frau Diener beantworten: Was unternehmen wir dann, wenn die Bahnen «überfliegen» werden? Ich sage Ihnen ganz klar: Wir bauen sehr rasch die Neat – das ist die einzige Lösung, um die Schweiz ins europäische Netz der Hochgeschwindigkeitszüge einzubinden, Frau Diener.

Sie haben auch gefragt, welche Alternativen der Bundesrat zu Alcazar sehe, ob der Alleingang möglich sei. Es ist nicht Aufgabe des Bundesrates, Alternativmöglichkeiten selber auszuloten, und auch nicht, auf Ueberkapazitäten zu reagieren. Das ist Aufgabe der Unternehmensleitung. Dagegen erwartet der Bundesrat von der Swissair, dass sie dies tut. Er will einen Ueberblick über die Alternativen und vor allem über deren Konsequenzen haben. Die Position der Swissair ist nicht geschwächt worden, im Gegenteil: Die Fragen mussten vor Aufnahme der Verhandlungen gestellt werden.

Die Frage der Nachtflüge und der Landemöglichkeiten am frühen Morgen und am späten Abend habe ich gestern im Rahmen des Geschäftsberichtes behandelt. Sie können diese Information bei Herrn Meier Hans einfordern.

Ich komme noch zur Frage von Herrn Wyss Paul in bezug auf die Stellung des Flughafens Basel-Mülhausen. Die schweizerischen Flughäfen behalten auch im Alcazar-Projekt gemäss Swissair ihre heutige Bedeutung; die Crossair wird auch im Rahmen von Alcazar ihre führende Rolle beim Weiterausbau des Regional-Hubs Basel beibehalten, und im übrigen wissen Sie, dass wir versuchen, mit den Franzosen zu verhandeln, um einen besseren Vertrag in bezug auf Basel-Mülhausen zu bekommen.

Zur Totalrevision des Luftfahrtgesetzes: Nachdem wir lange gebraucht haben, bis wir eine Teilrevision erreichen konnten, sind wir der Meinung, dass wir jetzt diese Teilrevision abschliessen sollten. Machen Sie die Schlussabstimmung; es bestehen keine Differenzen mehr. Und dann bauen wir weiter auf. Ich bitte Sie um Zustimmung.

Lassen Sie mich noch folgendes sagen: Die Zivilluftfahrt ist für die gedeihliche Entwicklung eines Landes, für die Prosperität der Wirtschaft und die Erhaltung der Arbeitsplätze – wir vergessen es immer wieder grosszügig – von ausserordentlich grosser Bedeutung. Das wird uns in diesen Tagen wiederum bewusst. Das ist uns in den vergangenen Jahren vielleicht zu wenig bewusst gewesen. Ich habe den Eindruck, die Swissair wurde in den letzten Tagen von Ihnen «wiederentdeckt». Zu einseitig hat man – das möchte ich Ihnen ganz klar sagen – immer nur die negativen Punkte der Zivilluftfahrt in den Vordergrund geschoben. Man hat vom Lärm gesprochen, von den Umweltproblemen usw. Dabei hat man vergessen, dass die

Swissair nicht nur wirtschaftsfördernd ist, sondern auch Arbeitsplätze bringt, direkt und indirekt.

Nach dieser Debatte meine ich: Wir müssen zur Zivilluftfahrt, zum Linienverkehr, etwas mehr Sorge tragen. Die Swissair ist der wichtigste Träger dieser Zivilluftfahrt, des Linienverkehrs, in unserem Lande.

Wir werden aber auch auf eine klare Aufgabenteilung achten müssen. Die kommerzielle Verantwortung ist und bleibt bei der Unternehmung. Die Wahrung der öffentlichen Interessen, die politische Verantwortung, aber auch die Sicherstellung der Infrastruktur liegen – wie das Herr Jaeger ganz klar gesagt hat – bei den Behörden. Deshalb müssen wir gut zusammenarbeiten. Es wird Aufgabe von uns allen sein, in den kommenden Monaten kommerzielle Notwendigkeiten und öffentliche Interessen in Uebereinstimmung zu bringen. Dabei werden wir die Kompetenz- und die Zuständigkeitsordnung strikte zu respektieren haben. So können wir der Swissair am besten helfen.

Ganz zum Schluss ein Wort zum Vorwurf an den Bundesrat, er wolle der Swissair politisch dreinreden. Viele haben das gesagt: Herr Vollmer, Herr Cavadini Adriano, Herr Jaeger usw. Wenn Sie unsere Forderungen an die Swissair genau lesen, dann sehen Sie, dass wir unternehmerische Forderungen und nicht politische Forderungen gestellt haben. Die Swissair soll unternehmerische Alternativen ausarbeiten, von Unternehmern beraten sein. Dürfen wir das nicht fordern? Ich denke, wir dürfen das durchaus! Als Konzessionsgeber sind wir sogar dazu verpflichtet. Es ist deshalb nichts Schlechtes dabei zu finden.

Manchmal nimmt der Bundesrat politische Ratschläge von Unternehmern entgegen, wie das Revitalisierungsprogramm das z. B. auch zeigt. Jetzt hat der Bundesrat sozusagen den Unternehmern einen unternehmerischen Vorschlag gemacht. Eines wollen wir nicht: Wir wollen keine Lösung, die unsere Staatskasse mit Defiziten belastet. Das heisst allerdings – hier möchte ich eventuellen Entwicklungen vorbeugen –: Wir wollen auch kein Defizit an einem realisierten Projekt Alcazar mittragen, auch dann nicht, wenn – das Schicksal möge das verhindern – Alcazar-Defizite vom holländischen Staat, vom österreichischen Staat und von den skandinavischen Staaten übernommen bzw. mitgetragen werden müssten. Das ist immerhin auch eine Möglichkeit.

Es ist nicht so, dass ich im Namen des Bundesrates hier unternehmerisch ins Blaue hinaus rede. Ich war selbst in einer Unternehmung tätig und habe in den vergangenen Wochen verschiedene Gespräche mit verschiedenen Unternehmern geführt, und zwar nicht nur mit solchen, die Ihnen im bürgerlichen Lager nahestehen, sondern auch mit Unternehmern, die über beeindruckende internationale und sanierungsmässige Erfahrung verfügen. Ich bin deshalb überzeugt, dass die Prüfung von Alcazar nach allen Regeln der unternehmerischen Kunst sehr richtig, aber auch sehr wichtig ist.

93.3254

*Interpellation der christlichdemokratischen Fraktion
Erklärung der Interpellanten: befriedigt
Interpellation du groupe démocrate-chrétien
Déclaration des interpellateurs: satisfaits*

93.3255

*Interpellation Oehler
Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

93.3257

*Interpellation der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei
Erklärung der Interpellanten: befriedigt
Interpellation du groupe de l'Union démocratique du centre
Déclaration des interpellateurs: satisfaits*

93.3258

*Interpellation Keller Rudolf
Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

93.3264

*Interpellation Borradori**Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt**Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

93.3266

*Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion**Erklärung der Interpellanten: teilweise befriedigt**Interpellation du groupe socialiste**Déclaration des interpellateurs: partiellement satisfaits*

93.3270

*Interpellation der grünen Fraktion**Erklärung der Interpellanten: teilweise befriedigt**Interpellation du groupe écologiste**Déclaration des interpellateurs: partiellement satisfaits*

93.108

**Folgeprogramm
nach der Ablehnung
des EWR-Abkommens
(Swisslex)
Personenbeförderung
und Zugang zu den Berufen
des Strassentransportunternehmers.
Bundesgesetz**

**Programme consécutif
au rejet de l'Accord EEE
(Swisslex)**

**Transport de voyageurs
et accès aux professions
de transporteur par route.
Loi fédérale**

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 806 hiavor – Voir page 806 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 14. Juni 1993

Décision du Conseil des Etats du 14 juin 1993

Art. 9 Abs. 1 Bst. b, 11*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 9 al. 1 let. b, 11*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Wanner, Berichterstatter: Wie Sie wissen, haben wir bei den Artikeln 9 und 11 noch eine kleine Differenz zum Ständerat. Im Grunde genommen geht es um das gleiche. Der Entwurf des Bundesrates und der Beschluss des Ständerates sehen vor, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit eine der Voraussetzungen ist, um eine Bewilligung zu erlangen, als Unternehmer tätig zu sein. Der Ständerat hat an der Variante des Bundesrates festgehalten.

Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat heute morgen getagt und schlägt Ihnen ohne Gegenstimme bei einigen Enthaltungen vor, bei den Artikeln 9 und 11 dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

Präsident: Eine Mitteilung betreffend den Ordnungsantrag «Herbstsession Genf»: 108 Mitglieder des Nationalrates verlangen, dass wir den Beschluss der Koordinationskonferenz, die Herbstsession nicht in Genf, sondern in Bern durchzuführen, im Nationalrat traktandieren und zur Diskussion stellen.

Da der Ordnungsantrag mit dem absoluten Mehr eingereicht wurde, haben wir sofort eine Bürositzung für morgen Donnerstag, 07.30 Uhr, einberufen und werden den Beschluss für morgen traktandieren. Eine Diskussion über Annahme oder Ablehnung des Ordnungsantrages heute abend erübrigt sich. – Sie sind damit einverstanden.

92.410

**Parlamentarische Initiative
(Rychen)
Unterschriftenzahl für das Referendum
Initiative parlementaire
(Rychen)
Nombre de signatures
requis pour les référendums**

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 19. März 1992

Die eidgenössischen Räte werden aufgefordert, die in der Bundesverfassung festgelegte Unterschriftenzahl für das Referendum deutlich zu erhöhen.

Texte de l'initiative du 19 mars 1992

Les Chambres fédérales sont invitées à augmenter nettement le nombre de signatures requis dans la constitution pour les demandes de référendum.

92.411

**Parlamentarische Initiative
(Seiler Hanspeter)
Unterschriftenzahl für Volksinitiativen
Initiative parlementaire
(Seiler Hanspeter)
Nombre de signatures
requis pour les initiatives populaires**

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 19. März 1992

Gestützt auf Artikel 21bis des GVG verlange ich mit einer parlamentarischen Initiative in Form der allgemeinen Anregung eine Anpassung der Mindestzahl von Unterschriften bei Volksinitiativen gemäss Artikel 120 und 121 der Bundesverfassung an die heutige Zahl der Stimmberechtigten.

Insbesondere sind zu prüfen:

1. eine Erhöhung der Unterschriftenzahl im heutigen Zeitpunkt;
2. eine Regelung, die eine periodische Anpassung an die jeweils aktuellen Volkszählungsergebnisse vorsieht.